

(1)

(N^o 87.)

BELGISCHE SENAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 2 AUGUSTUS 1933

Verslag uit naam der Commissie van Verkeerswezen, belast met het onderzoek der Begrooting van het Ministerie van Vervoer voor het dienstjaar 1933.

(Zie n^o 5-XV van den Senaat.)

Aanwezig : De heeren SEGERS, voorzitter; CATTEAU, DE BRUYN, Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DENS, FERMINNE, LALEMAND, MISSON, QUINCHON, VAN CAUWENBERGH en WAUCQUEZ, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Inleiding.

Gij hebt mij de eer aangedaan mij verleden jaar te gelasten verslag uit te brengen over de Begrooting van Vervoer.

Bewust van de moeilijkheden eener nieuwe en ernstige taak, daar de vervoermiddelen in 's Lands economie de basisnijverheid zijn, had ik het mij tot plicht gerekend, vooraleer eenig besluit te trekken, *een documentair overzicht onzer onderscheidene vervoermiddelen* te geven : te land, per spoor, te water, in de lucht.

Op dit overzicht volgde de uiteenzetting van het *vraagstuk der samenschakeling van de vervoermiddelen*.

Verschillende vervoermiddelen zijnge schikt voor denzelfden dienst, zonder in gelijke maat daartoe geschikt te zijn, en hunne mededinging is des te scherper daar iedereen beschikt over een uitrusting die grooter is dan zijn gebruiksmogelijkheden.

Daar de bepaling eener hierarchie het uitgangspunt is van alle vervoerpolitiek, bracht ik in herinnering dat de eerste plaats verder zou blijven toekomen aan den spoorweg.

Sprekende over het vraagstuk der *exploitatie van den spoorweg*, aarzelde ik niet te verklaren dat, voorbehoud'gemaakt voor de buurtspoorwegen, de niet-aanpassing van den spoorweg aan de jongste technische verbeteringen en aan de nieuwe levensvoorwaarden voor gevolg had dat hij dieper de gevolgen voelde van de crisis en van de mededinging der auto's.

Ik wees bijzonder op den noodlottigen toestand van den reizigersdienst. Nadruk leggende op de dringende moderniseering, vermeldde ik het beproeven

van motorwagens van verschillende types en van lichte treinen op de ondergeschikte lijnen. Daarentegen, bij gemis van alle verjongingsprogramma voor de hoofdlijnen, bracht ik, naar ik meen, gepast in herinnering de studies gedaan te Le Havre en na den wapenstilstand met het oog op de electrificatie der hoofdlijnen uitlopende te Brussel.

Bij nader onderzoek van dit ontwerp van electrificering der spoorwegster van Brussel, erkende ik daarin, in een straal van 50 kilometer van de hoofdstad, de kenmerken van een metro-spoorweg, die kan worden vergeleken bij de soortgelijke ondernemingen in het buitenland en ik noemde dit toekomstig net « *den electrischen metro van België* (E. M. B.) ».

De *Noord-Zuidverbinding* is de ruggegraat van dit nieuw geëlectriceerd net; zij is de algemeene aaneenschakeling van dezen « Super Tramway » waarvan het ononderbroken verkeer eerlang de provinciën en de hoofdstad onderling moet verbinden.

Wat de spoorwegzijde van de Noord-Zuidverbinding betreft, wees ik er op dat, in technisch opzicht, deze verbinding niet meer op redelijk verzet kon stuiten en dat zij, in financieel opzicht, een bezit had aan kapitaal en aan inkomsten : huishuur, retributies, enz., om de aflossing en den interest der uitgave te dekken.

Wat de urbanistische zijde van het vraagstuk betreft, wees ik er op dat de voltooiing van de verbinding den onmiddellijken en definitieven wederopbouw van de Putterijwijk verzekerde alsmede het aanleggen van nieuwe en belangrijke wegen gaande eensdeels van de Putterij naar de Kapelleplaats en anderdeels van de Putterij naar de Kruidtuinlaan, de gezondmaking der belendende wijken alsmede de inrichting van de wijk der zeevaartinstallaties door de afschaffing van het Groendreefstation.

Om deze onontbeerlijke en prachtige onderneming te voltooien, gaf ik den wenk, overeenkomstig de jongste precedentes, dat de Staat een bijzondere maatschappij van openbaar nut zou oprichten, *nl. de Nationale Maatschappij voor de voltooiing van de Noord-Zuid verbinding*.

Ten slotte, mij stellende op het meest actueele en meest angstwekkende standpunt, dat al de bekommelingen beheerscht : de werkloosheid en de verplichting ze door het uitvoeren van groote openbare werken te verminderen, bewees ik zonder moeite dat de Electrische Metro van België, de Noord-Zuidverbinding en de wederopbouw der verwoeste gebieden van Brussel, stellig de voorkeur verdienen boven alle andere werken ten aanzien van de voorwaarden op dit gebied bepaald door de economen en de sociologen : ruim gebruik van werkrachter, productief werk, toekomstige waarde.

De toelichting van mijn verslag over de begroting van Verkeerswezen voor 1932 vergemakkelijkt en verkort mijn taak voor de begroting van 1933.

In de *documentatie over de vervoermiddelen*, die niet merkkelijk kan veranderen in de tijdspanne van één jaar, vooral ten tijde van crisis, zal ik wijzen op de gedachtenwisseling in den schoot der Commissie onder meer wat betreft de koopvaardij.

Wat de *samenschakeling van de vervoermiddelen* betreft, de werkelijke verzoening, tot stand te brengen tusschen de transportaannemers, is zoo ingewikkeld dat niet mag worden verhoopt dat de besprekingen eerlang zouden zijn afgelopen; ik wil evenwel nadruk leggen op de verdienstelijke poging der subcommissie voor spoorwegen, met het oog op de inrichting van het regime der goederen.

Wat de *moderniseering van den spoorweg* betreft, de bespreking van de jongste begrooting in den Senaat heeft een nieuwe richting aangeduid: de electrificatie der lijn Brussel-Antwerpen, waartoe werd besloten in Januari jongstleden, met ingebruikneming in de eerste maanden van 1935. De openbare meening heeft dit nieuws met algemeene voldoening vernomen.

Wat de overige voorstellen betreft, die ik de eer had in mijn verslag van 1932 voor te dragen aangaande den Electrischen Metro van België, de Noord-Zuid-verbinding en den heropbouw der verwoeste gewesten van Brussel, deze werden niet formeel tegengesproken en sedertdien zijn verschillende nieuwe feiten de gegrondheid ervan komen staven.

Ik kan dus verder met vertrouwen daarnaar verwijzen en tevens nog meer nadruk leggen op de uitvoeringsmaatregelen; het uitblijven van de actie is de voornaamste oorzaak van de ellende van onzen tijd.

HOOFDSTUK I.

DOCUMENTATIE EN SAMENSCHAKELING
DER VERVOERMIDDELEN.

§ 1. -- De bevaarbare waterwegen.

De Sub-Commissie Spoor-Water heeft in den loop der laatste twaalf maanden geenerlei reglement getroffen voor de verdeeling tusschen spoorweg en scheepvaart van het massaal en zwaar vervoer; en bijgevolg is het einde van een eenwenoud conflict nog niet genaderd; dit tijdperk zal niettemin geboekt blijven in de geschiedenis onzer bevaarbare waterwegen.

Getrouw aan het beginsel, dat voorschrijft de aangevatte werken te voltooien, en aangespoord door de noodzakelijkheid de werkloosheid te bestrijden, heeft de Regeering op 28 Februari jongstleden een wetsontwerp ingediend waarbij het Fonds der Grootte Werken wordt opgevoerd van 1 milliard 500 miljoen tot 3 milliard 300 miljoen; de benaming « Fonds der Grootte Werken » zou dienen aangevuld met het hoedanigheidswoord « hydraulische ».

Deze gebeurtenis op begrootingsgebied wordt evenwel overtroefd door een technischen uitslag in verband met het grootste werk: het Albertkanaal.

Dit rechtstreeksch kanaal van 120 kilometer van Antwerpen naar Luik, dat toelaat aan schepen van 1,350 ton den afstand in drie dagen af te leggen, heeft vanaf den eersten dag de aandacht van het land gaande gemaakt door de stoutmoedigheid zijner opvatting; eenig vak van 55 kilometer van Ivoz-Ramet naar Genck, op peil 60, door zijn economisch doel: verdediging van Antwerpen tegen het verlies van de scheepvaart van Maas, Moezel en Sambre door een onderduimsche mededinging; ten slotte, door zijn militaire beteekenis: nieuwe en reusachtige IJzer, met hooge oevers, geschikt voor overstroming, die de Limburgsche opening stopt en den weg verspert voor een inval van Maastricht tot Antwerpen.

Onder de moeilijkheden van allen aard een aanzienlijke hinderpaal: graven op peil 85 van het vak van Eygen-Bilsen in de klei, hetgeen, volgens sommigen, onoverkoombaar zou zijn en zou doen afzien van het ontwerp.

Het strekt onze burgerlijke genie tot eer dat de technische hinderpaal is overwonnen; eens te meer is de verlaging van het watervlak wonderwel gelukt. Het kanaal loopt langs Eigenbilzen. 560,000 kubiek meter, vertegenwoordigende bijna het geheel van de slechte gronden, werden uitgeboord en weggehaald op de 1,450,000 kubieke meter die dienen uitgegraven; binnen vijftien maanden zal dit werk voltooid zijn.

Deze bijval werd vastgesteld door de leden van het Internationaal Scheepvaartcongres en door de ingenieurs van het Julianakanaal, die er inlichtingen zijn komen putten voor de werken te Elsloo, benoorden Maastricht. Hij werd eveneens vermeld in het Meinummer van het bijzonderste Nederlandsche technisch tijdschrift, « *De Ingenieur* » van 19 Mei 1933 (1).

Insgelijks, einde 1934, dus met een grooten voorsprong op den voorzienen tijd, dank zij de getroffen schikkingen, zal de vertakking Briegden-Neerharen

(1) *De Ingenieur*, n° 19 Mei 1933: « Alles laat toe de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien, en van nu af mag men er zeker van zijn dat het veelbesproken werk bij Eigenbilzen een succes wordt. »

voltooid zijn, waardoor de schepen van 600 ton zullen verlost zijn van de doorvaart door de enclave te Maastricht en de sleutel van de wateren van den stroom in onze handen zal berusten.

De beweging stijgende van de binnenscheepvaart sedert de jongste begroting vergt een bijzondere aandacht.

In tegenstelling met den algemeenen achteruitgang, beteekent de kilometer-tonnemaat van de scheepvaart gedurende het jaar 1931, waarover de laatst gekende statistiek loopt, een record en de eerste inlichtingen voor 1933 wijzen op een nieuwe stijging.

Deze uitslag is te danken aan een aanzienlijke en achtereenvolgende verlaging der vrachtprijzen en daardoor werd des te gemakkelijker mededinging aangedaan aan den spoorweg daar deze nog geen verlaging heeft toegestaan op de algemeene verhoogingen uitgevaardigd na de stabilisatie van den frank, waaruit evenwel niet zou dienen afgeleid dat de Nationale Maatschappij geenerlei vermindering heeft toegestaan; zij gaat inderdaad meestal daartoe over door middel van bijzondere tarieven in de gevallen die voor haar meest belangwekkend zijn.

In verband daarmee teekent een lid verzet aan tegen de bijzondere tarieven gevestigd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ten bate van sommige gebruikers der scheepvaart ten einde aan de binnenscheepvaart het vervoer van zwaar materiaal te ontnemen waarvoor de waterweg het natuurlijk vervoermiddel is. Zekere takken van dit vervoer geschieden met verlies voor den spoorweg die er dus geen profijt kan uit trekken, alswaanneer de schippers inkomsten derven die hun moesten ten goede komen.

Deze bloei van de scheepvaart, in crisistijd, bewijst welke groote mogelijkheden de privaatinijverheid biedt; de meeste schippers zijn immers kleine bazen en eenvoudige ambachtlieden.

Dit besluit kan evenwel niet zonder voorbehoud worden aangenomen. Ondanks de aanzienlijke uitbreiding van haar verkeer, bevindt zich de scheepvaart in een ongelukkigen toestand en in grooten nood.

De scheepvaart is een echte uitvoernijverheid; een aanzienlijk Belgisch materiaal dat werkt in de Fransche, Nederlandsche en Duitsche wateren, enz., is bijna geheel verdrongen door het protectionisme.

Om te blijven werken, aanvaarden de belanghebbenden buitensporige verminderingen, de rendeering valt op nul en ondanks deze offers zijn er veel eenheden werkloos. Talrijke patroons worden aldus bedreigd met onteigening en de verkoop hunner vaartuigen zou de geldschietters niet schadeloos stellen.

Dusdanige toestand vergt de aandacht van de Regeering en van het Parlement. Een bijzondere maatregel dient onverwijld getroffen ten bate dezer belangwekkende gilde.

Daar de intensiteit van de crisis het recht op bijstand vanwege de collectiviteit heeft verruimd, moet de regeling der hulpverlening lenig genoeg zijn om al diegenen te helpen die in onbetwistbaren staat van behoefteigheid verkeerden, zij wezen ambachtlieden, arbeiders of bedienden, of zij werken voor hun eigen rekening met hun eigen werktuigen of bij iemand anders krachtens een dienstverhuring.

Het staat nog in het teken der groote ellende van den tegenwoordigen tijd dat in de Commissie het onderzoek werd voortgezet van den toestand der buitenscheepvaart : de crisis in de koopvaardij.

Deze zaak werd op ontroerende wijze uiteengezet door verscheidene leden.

Een hunner heeft medegedeeld dat de Belgische koopvaardij, met een bruto-tonnemaat van 544,000 ton in 1923, en 509,000 ton in 1929, thans nog enkel 409.000 ton telt, zegge een vermindering met 20 t. h. in drie jaar, en dat 43 t. h. van deze tonnemaat thans geïmmobiliseerd zijn, terwijl de gemiddelde werkloosheid van de wereldvloot thans 20 t. h. bedraagt.

Het stilleggen der schepen maakt 2,600 officieren en scheepslui werkloos en daar een varend schip werk verschaft aan 22.5 mannen aan wal, voegen zich bij die 2,600 rechtstreeksche werkloozen 6,500 onrechtstreeksche werkloozen, hetgeen hun aantal op ongeveer 10,000 brengt.

Derhalve zou een nieuwe uitbreiding van de werkloosheid vrees kunnen doen ontstaan voor het verdwijnen van de Belgische koopvaardij.

Welnu, eenstemmig wordt in het land de volstrekte politieke en economische noodzakelijkheid eener koopvaardij erkend.

Een lid heeft desaangaande herinnerd aan de bevoorrading van het leger tijdens den oorlog en aan de bevoorrading van de burgerlijke bevolking in het bezette gebied; hij heeft er op gewezen dat de moeilijkheid er veel minder in bestond levensmiddelen te vinden dan in ze te vervoeren en dat dit vervoer niet zou zijn gelukt zonder het bestaan van een Belgische koopvaardij, hoe embryonnair ook; de Staatsmarine heeft aan deze verrichting deelgenomen door de ruiling van sommige pakketbooten Oostende-Dover tegen cargobooten.

In historisch opzicht, werd deze noodwendigheid van een nationale koopvaardij schitterend in het licht gesteld op de plechtige vergadering op 3 Mei j.l. ingericht in het Academiepaleis door den Belgischen Zeevaartbond.

De Koning, steeds gehecht aan de hogere belangen van het land en bekommerd om de zee uit traditie van ons Vorstenhuis, woonde deze vergadering bij.

Uit de gedocumenteerde redevoeringen die op deze vergadering werden uitgesproken en waarvan in een verslag ongelukkig niets kan worden aangehaald, blijkt eens te meer het grondig realisme van de leer van Cromwell: « De zeehandel en de expansie over de zeeën zullen voorbehouden blijven aan de landen die hun eigen koopvaardij doen varen op de zee; de handel volgt de vlag. »

Het bezit van de grootste en van de rijkste Afrikaansche kolonie legt aan België een soortgelijke zeevaartpolitiek op als die van Nederland om het Moederland met Nederlandsch Indië te verbinden.

Was het land trouwens niet vast besloten zijn eigen uitrusting van zeevaartvervoer te behouden en uit te breiden, waarom dan scholen voor scheepvaart en loodswezen, waarom deze stoutmoedige en bijna gewaagde politiek van de menigvuldige en uitgebreide havens: Antwerpen, Gent, Brussel, Brugge; waarom het beleggen van milliarden in het behoud van hun hinterland?

De Commissie van Vervoer, den ernst van den huidige toestand van de koopvaardij bevroedende en welke neiging zij uit traditie ook heeft om hare aandacht op het spoorwegvraagstuk te concentreren, heeft haar verslaggever — die zich hierbij van deze opdracht kwijt — gelast den Minister van Vervoer en het hoofd der Regeering te verzoeken aan de Hooge Vergadering in dien loop der bespreking van de Begroting een overzicht te willen geven van de maatregelen door de Regeering overwogen om de werkloosheid in de koopvaardij te verhelpen en later aan dit bedrijf de bescherming te verzekeren die het noodig heeft voor zijn uitbreiding en den aanbouw van schepen.

Op gebied van werkloosheid, stellen de betrokken kringen voor de thans aan

de rechtstreeksche en onrechtstreeksche werkloozen uitgekeerde vergoedingen te besteden aan het opnieuw in bedrijf stellen van de onttakelde schepen.

Inzake het bouwen van schepen, weet iedereen dat onze uitrusting in haar overgroot deel versleten en verouderd is en dient vervangen om het hoofd te bieden aan de mededinging; het is dus dringend noodig, zoo het reeds niet te laat is, de wet op het zeevaartkrediet op de agenda van het Parlement te brengen en om de middelen te voorzien om leeningen tegen verminderden interestvoet en mits wezenlijke waarborgen toe te laten.

Al de landen zonder uitzondering, Duitschland, Groot-Brittannië, Ierland, Frankrijk, Italië, de Vereenigde-Statens, Brazilië, Japan, Denemarken, Zweden beschermen in ruime mate den aanbouw hunner koopvaardijvloot onder vorm van kreueten en toelagen van allen aard.

Om te sluiten weze het mij toegelaten mij aan te sluiten bij het S.O.S. van den Belgischen Zeevaartbond, die de nijveraars en de handelaars smeekt aan hunne expediteurs op te leggen hun waren te laden aan boord van Belgische schepen : de kleine vrachten vullen de groote schepen.

§ 2. — De baan.

De inzinking van het aankoopcijfer van nieuwe productietoestellen, hoofdkenmerk van de algemeene crisis, geldt niet voor de baan.

Het aantal motorvoertuigen voor 1932 is hooger dan dit in 1931, dat zelf een aanzienlijke stijging vertoont op dit van 1930 (1).

Zal het jaar 1933 een daling boeken wegens de verscherping van de crisis en den weerslag der nieuwe fiscale lasten, dat is mogelijk, doch staat niet vast.

Hoe zwaar zij ook wezen, mogen deze maatregelen niet worden beschouwd als een wraak ten voordeele van den spoorweg tegen den auto; zij zijn begrepen in de mobilisatie van al de mogelijke ontvangsten om de begroting in evenwicht te brengen.

Gelet allicht op deze nieuwe belastingen en wegens de noodzakelijkheid de crisis te verhelpen door de uitvoering van openbare werken, heeft de Regeering haar wegepolitiek voortgezet.

Het Wegenfonds met 600 millioen, ingesteld bij de wet van 24 April 1928, ging uitgeput worden zoodat zij, op 28 Februari, een ontwerp heeft ingediend waarbij een tweede bijzonder fonds van 800 millioen werd tot stand gebracht. Het eerste werd benuttigd voor de buitengewone herstelling van 2,400 kilometer, het tweede moet dienen voor een totaal van 2,200 kilometer.

De wegebegroting voor 1933 bedraagt een aanwijzing van 125 millioen op dit nieuwe fonds, plus een krediet van 78 1/2 millioen op de gewone begroting

(1)	LIJST DER VOERTUIGEN	1930	1931	1932
Private rijtuigen		92,119	102,237	108,435
Plaatsautos en huurrijtuigen		7,184	7,612	7,435
Autobussen en autocars	lichte	627	456	382
	zware	917	1,071	1,268
Lichte vrachtautos		46,204	51,310	52,902
Zware vrachtautos		10,987	11,968	13,458
Motorfietsen		52,826	57,532	62,032
Schepen en booten		370	393	373
Voertuigen waarvoor een bewijs van vrijstelling werd verleend.		1,644	2,844	3,258
Bijwagens		—	3,043	2,902
TOTALEN.		212,878	238,466	252,455

en een krediet van 60 miljoen op de buitengewone begroeting, maakt samen een bedrag van 263,5 miljoen.

Dergelijk cijfer in tijd van bezuiniging verdient belangstelling, ofschoon het veel lager is dan de opbrengst van al de taxes in verband met de autos. In dit opzicht was de openbare meening beter voorgelicht en heeft zij wel willen erkennen dat het niet mogelijk was de geheele ontvangst aan de wegen te besteden.

De Staat zou feitelijk zonder inkomsten vallen en in de onmogelijkheid verkeeren het hooft te bieden aan zijn veelvuldige verplichtingen, zoo elke belastingbetaler zijn persoonlijke stortingen naar eigen keuze zou willen besteed zien; in die omstandigheden zou de belasting ophouden een last te zijn en naar onrechtstreeksche terugbetaling gaan zweemen; zoo iets ligt nog niet in den aard van ons fiscaal stelsel.

Het meest kiesche vraagstuk is dit van *de concurrentie tusschen spoor en weg*, een ondankbare zaak die schommelt met de technische evolutie van elk van beiden en rechtstreeks in verband staat, niet alleen met de crisis in het vervoerbiedrijf, doch met de wereldcrisis zelf, daar deze voor kenmerk heeft boven mate de productiemachines te hebben vermenigvuldigd zonder zich te bekommeren om hunne benutting.

In dit conflict moet het criterium zijn dat aan de auto moeten voorbehouden blijven het nut en de mogelijkheden van een nieuwe uitvinding, zonder den spoorweg op te offeren in de diensten waarvoor hij beter is geschikt en tegen lagere prijs kan worden geëxploiteerd.

De ervaring heeft reeds sommige regelen van onderscheiding geleerd.

De spoorweg zal de essentieele vervoerder blijven.

De auto zal de spoorweg niet onttroonen, doch hem aanvullen en volledigen. Als een soepelder voertuig, gaat zij beter « van deur tot deur », wat vooral van belang is voor de korte en gemiddelde afstanden; zij ontslaat van verpakking, wat vooral van groot belang is voor sommige speciale verzendingen, en zij is een vlugger vervoermiddel wegens de apathie van den spoorweg.

Daarentegen is zij een voor 's Lands economie zeer duur vervoermiddel, daar de brandstof en bijna geheel het materieel van vreemde herkomst zijn. Haar kostende prijs is hoog, daar de meeste gebruikers en zelfs exploitanten nalaten rekening te houden met een bij uitstek zware afschrijving. Zij is bovendien een gevaarlijk vervoermiddel; de wegongevallen in België, voor 1931, hadden voor gevolg: 359 dooden en 8,104 gewonden tegen 53 dooden en 912 gewonden op den spoorweg, zonder dat eenige vergelijking mogelijk zij op het stuk van grootheid van elk dezer beide exploitaties (1).

Wat de tarieven betreft, zijn er weinigen die de hoofdzakelijke aanduidingen kennen.

Voor het personenvervoer werkt de auto uitsluitend tegen vol tarief; de spoorweg slechts in een verhouding van 27 t. h. van zijne ontvangsten, terwijl 28 t. h. verschillende abonnementen betreffen en 45 t. h. werkliedenkaarten, met een afslag van 75 tot 90 t. h. op het gewoon tarief.

Voor het goederenvervoer komt de auto over het algemeen slechts tussenbeide voor de artikelen tegen hooge vracht, waarvoor de spoorweg zich een

(1) In de Vereenigde Staten, tijdens de achttien maanden die einde 1931 waren verlopen, werden er meer personen door wegongevallen gedood, dan het land soldaten heeft verloren tijdens achttien oorlogsmaanden.

winstmarge voorbehoudt in vergelding van het vervoer beneden den kostenden prijs verricht voor de grondstoffen en de artikelen van eerste behoefte.

In die omstandigheden, wanneer de auto personen en goederen vervoert tegen vol tarief met het vervoer tegen verlies over te laten aan den Spoorweg, in het algemeen belang, dan berokkent zij nadeel aan de gemeenschap en begaat zij tegenover den spoorweg een ongeoorloofde concurrentie.

In het onderzoek van de maatregelen geschikt tot regeling van het vervoer langs den weg, moet men ten slotte een onderscheid maken tusschen het gebruik van den weg te privaten titel en zijn gebruik voor beroepsdoeleinden door een bedrijf voor personen- of goederenvervoer.

De onbegrensde vrijheid heeft in de meeste landen overmatig gebruik van de auto en niet te rechtvaardigen onverschilligheid voor den spoorweg voor gevolg gehad, zoodat talrijke congressen zich met het vraagstuk bezig hielden. Het vervoer per spoor, de autos, de beroepsverenigingen van reizigers en verzenders waren daarop vertegenwoordigd; algemeene aanmerking: de vertegenwoordigers van de automobielwereld waren nooit de laatsten om een regeling te eischen.

De openbare besturen verrichten een gelijken arbeid.

Het Engelsche Salterverslag van 29 Juli 1932 vestigde de algemeene aandacht. Zijne conclusiën gaven aanleiding tot een overvloedig persgeschrift doch de Regeering schijnt besloten een tekst voor te stellen die daarmede in ruime mate rekening houdt.

Zwitserland heeft onlangs een beslissenden stap gedaan op den weg der samschakeling tusschen spoorwegen en autos (1).

Een Tsjecho-Slowaksche wet van 23 December 1932 poogt in alle bijzonderheden de concurrentie te regelen tusschen spoorweg en auto (2).

Wat ons land betreft, heeft de Nationale Maatschappij van Spoorwegen in een verslag op 7 Juli 1932 tot den Minister van Vervoer doen kennen dat de concurrentie vanwege de auto haar een jaarlijksch tekort in de ontvangsten berokkent, dat zij op 115 millioen raamt voor het reizigersverkeer en op 450 millioen voor de goederen.

Het eigenlijk verlies van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen zou 46 millioen bedragen.

De ernst van den toestand is niet ontsnapt aan de drie achtereenvolgende titularissen van het Departement: de heeren Lippens, Van Isacker en Fortomme; zij deden vlug de noodige studiën doen.

Wat betreft het personenvervoer per autobus en autocar, heeft de wet van 21 Maart 1932 eindelijk orde gesteld in den duisteren en verwarden toestand waarin deze diensten na den wapenstilstand werden ingericht.

Het Departement heeft eveneens het model van het lastboek bekendgemaakt. Wat betreft de werklidenabonnementen bleek het onmogelijk verder te gaan

(1) De Algemeene Directie van de Bondsspoorwegen en de vertegenwoordigers der autobelangen zijn het eens geworden over een voorontwerp van bondswet tot regeling van het beroepstransport van goederen op den openbaren weg.

Het autovervoer is afhankelijk gesteld van eene concessie verleend door het Bondsdepartement van Posterijen en Spoorwegen, dat daarvan den kring bepaalt.

Zijn in beginsel niet onderworpen aan de concessie de openbare vervoermiddelen op minder dan 10 kilometer en het privaat vervoer verricht door een bedrijf voor eigen behoefte.

Het verleen van de concessie wordt afhankelijk gesteld van de behooften van het verkeer; zoo zij wordt verleend, geschiedt de exploitatie door een samenwerkende vennootschap waarin de Spoorwegen de helft van de rechten bezitten, de gelanghebbenden in het autobedrijf één vierde en de economische groepen het laatste vierde.

(2) Voor beroepsvervoer wordt de op de voertuigen voorziene belasting verdriedubbeld.

Op de autobus- en autocartickets wordt een taxe van 30 t. h. geheven waarvan de helft ten goede komt aan het Fonds voor wegenherstelling.

dan 50 t. h. vermindering, op gevaar de meeste concessiehouders in de verplichting te stellen op staanden voet af te zien van de exploitatie hunner lijnen.

Het Departement heeft ook een zeer groote poging gedaan met het oog op de oplossing van het goederenvraagstuk.

Dit onderzoek werd voortgezet door de Spoor-Wegcommissie, waarin afgevaardigden zetelden van al de belanghebbende organismen; alsook leden die speciaal werden aangewezen uit hoofde van hunne bevoegdheid of hun ambt (1).

Einde April heeft de Spoor-Weg-Subcommissie haar verslag aan den Minister van Vervoer overgemaakt.

Dit verslag bevat een omstandige studie over het verslag Salter; eigenlijk is het slechts een basis voor bespreking; het doet evenwel aan het vraagstuk een grooten stap vooruit doen door al wat het voorstelt.

Onder meer :

Het recht voor de Regeering zeker vervoer te verbieden en de politie van het vervoer te regelen;

De inschrijving van de vervoerbedrijven in het handelsregister, wat weinig beteekent, en plaats zou moeten maken voor een concessie aangezien het een vervoerbedrijf op den openbaren weg geldt;

De verplichting voor de vervoerders een vervoerregister te houden en vervoerfacturen af te leveren.

Doch de meest belangrijke bepaling is die met betrekking tot het invoeren ten bate van den Staat van een speciale besteltaxe, door middel van een zegel op de faktuur en berekend a rato van 20 t. h. van den prijs genoteerd voor het vervoer op meer dan 20 kilometer.

De taxe zou moeten gekweten niet alleen door de exploitanten van den weg (aannemers van openbare werken), doch door de medewerkers van de nijverheid, dat wil zeggen door de industrieelen die voor eigen rekening vervoeren, wien men kan ten laste leggen dat zij den spoorweg benuttigen voor de zware goederen vervoerd onder den kostenden prijs en voor zich houden het vervoer van de afgewerkte producten waarvan de tarieven hooger zijn.

Het invoeren van deze taxe gaf aanleiding tot hevige betwistingen; niemand kan evenwel ontkennen — daarom bekommerde zich de Commissie — dat zoo de auto de openbare diensten niet verstrekt welke de Spoorweg verzekert, zij het recht niet heeft op de winstgevende bezoldiging die deze laatste uit dien hoofde voor ander vervoer trekt, en dat zoo zij haar toch opstrijkt, zij daarvan een deel aan de gemeenschap terug verschuldigd is.

Een lid betwist dat de studien ondernomen door het Departement voor de samenschakeling van het vervoer naar behooren worden voortgezet en teekent protest aan tegen de door de Nationale Spoorwegmaatschappij gevolgde politiek op het stuk van tarieven, tegenover de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Een gemengde commissie was ingesteld geworden om de betrekkingen tusschen spoorwegen en buurtspoorwegen samen te schakelen. Deze zou, volgens zijn verklaring, niet tienmaal in vier jaar hebben vergaderd. De Natio-

(1) Onder de bescheiden die bij de Commissie aanhangig werden gemaakt, bevindt zich de brief gezonden op 23 December 1932 aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen door de « Fédération nationale des Entrepreneurs de Transports de Belgique », die een einde wenscht te stellen aan de anarchie in het vervoerbedrijf en aan de ondoordachte concurrentie van den weg; verschillende voorstellen uit dien brief werden aangehouden.

nale Maatschappij van Spoorwegen heeft de pretentie aan de buurtspoorwegen het recht te ontnemen vrij haar tarieven te bepalen. Zij betwist haar dit recht, zelfs, op de vakken waarop geen spoorweg loop en waar dus deze geen belang erbij heeft goedkoop vervoer te beletten.

Deze politiek had voor gevolg dat talrijke buurtlijnen zich haar vervoer zien afnemen door de auto en nog enkel met verlies kunnen werken; zij loopen gevaar te verdwijnen, tot groot nadeel voor den landbouw die, in talrijke streken, niet zonder buurtlijnen kan bestaan. De toestand is des te ernstiger daar het kapitaal van de Buurtspoorwegen voor de helft door den Staat is onderschreven en voor een vierde ongeveer door de provincien en een vierde door de gemeenten.

Deze politiek berokkent dus schade zoowel aan de openbare besturen als aan de gebruikers. Zoo de Staat de buurtlijnen niet machtigt hare exploitatie te redden door het invoeren van tarieven die hun het vervoer kunnen terugschenden dat de baan hun afneemt, dan brengt hij het kapitaal in gevaar belegd in den aanleg en de exploitatie der buurtlijnen. Het is dus dringend noodig dat de Buurtspoorwegen te dien aanzien meer vrijheid van handelen krijgen.

Verschillende leden verklaarden deze aanmerking warm te steunen.

Tijdens de bespreking in de Commissie heeft een lid van de Hooge Vergadering in herinnering gebracht de mededeeling die hij op een openbare vergadering had gedaan in verband met de oprichting van een Nationale Maatschappij voor Vervoer op den weg, die zich zou bezig houden met vervoer van personen en van goederen tevens.

De oprichting van een dergelijke vennootschap die zou omvatten al de betrokken openbare besturen, de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de voornaamste auto-vervoerb企业, zou toelaten door uitschakeling van elke private concurrentie, gemakkelijk een regime van samenschakeling tot stand te brengen; de Commissie heeft evenwel niet gemeend zich bij dit voorstel te kunnen aansluiten.

De Staat heeft inderdaad de handen reeds vol met rechtstreeksche en onrechtstreeksche tusschenkomsten in de spoorwegen, waterwegen en luchtvaart.

Hij schijnt bovendien weinig aangewezen voor een soort bedrijf waarin de particulieren en de private vennootschappen niet slagen en dat, in eigen beheer, meestal met verlies wordt geëxploiteerd.

§ 3. — *Het vliegwezen.*

Met het billijke inzicht een regime van wederkeerigheid voor het Zeewezen te vragen, heeft een lid der Commissie er om verzocht tot den Minister van Verkeerswezen twee vragen te richten betreffende het globaal bedrag der toelagen verleend aan de « Sabena » en de uitgaven voor de verschillende vliegvelden.

Deze vragen zijn gepast op een oogenblik dat de strengste bezuiniging zich op alle gebied opdringt.

Met voorbehoud van het bedrag en van het strenge toezicht over het gebruik, kan de billijkheid van kredieten voor het vliegwezen, het gelde uitgaven voor eerste inrichting of voor exploitatie, niet betwist worden.

Het geldt inderdaad een heel jongen bedrijfstak, nog haast een ontdekking, wier bloei, thans nog bijna ongekend, omvangrijk zal zijn namelijk in den postdienst.

Men moet dus de aangenomen politiek noch haar stoutmoedigheid betreuren.

Dank zij deze laatste heeft België zijn rang gehandhaafd op een gebied dat vooral een internationale beteekenis en daardoor in alle omstandigheden zware verplichtingen voor de kleine naties heeft.

Elken dag op geregeld uur trekt het vliegtuig in de lucht boven zijn grondgebied een nieuw kruis der wegen van West-Europa : Parijs, Londen, Amsterdam, Berlijn.

Binnen het land zal het vliegwezen geen ruime plaats hebben en het was logisch er den dienst sterk van te verminderen. Daarentegen is het vliegtuig voor de kolonie het verbindings-, toezichts- en indringingsmiddel bij uitnemendheid, in afwachting van den dag waarop het de vlugge verbinding zal zijn tusschen haar en het moederland.

Het vliegwezen verdient dus een voorrang in de aandacht van de Commissie en van haar verslaggever.

Hieromtrent deed een lid opmerken dat, ofschoon hij de tusschenkomst van het land in de internationale luchtlijnen goedkeurt, hij van meening is dat de uitgaven gedaan ten bate der luchtvaart overdreven zijn, onder meer de kosten van de luchthaven Deurne; de bouw van een dergelijke luchthaven in het Oosten van het land is, nauwelijks voltooid, ineengestort; misbruiken deden zich voor in zustermaatschappijen waar het aandeel van de Sabena door den Staat werd gewaarborgd.

Het ware van belang te weten in welke mate misbruiken werden vastgesteld en welk het verlies is ondergaan door de Sabena of hare zustermaatschappijen onder waarborg van den Staat.

Het totaal der toelagen door den Staat aan de Sabena-Europa verleend van 1923 tot 1932 bedraagt 99,681,472 frank.

Het cijfer voor 1932 is merkelijk lager dan dat van 1931 en het past er op te wijzen dat op het bedrag van 16,550,793 frank een som van 2,769,551 frank voor het fonds tot vernieuwing van de toestellen het voorwerp was van geen enkele werkelijke betaling aan de Maatschappij, doch op haar krediet werd ingeschreven in de Begrooting voor Order.

Voor 1933, bedraagt het krediet op de Begrooting voorzien slechts 10 miljoen, overeenstemmend met een werkelijke storting. De aanvulling, noodig voor het vernieuwingsfonds, voor een bedrag van 5 tot 6 miljoen, zal opnieuw het voorwerp zijn van een inschrijving op de Begrooting voor Order.

Van een anderen kant laten de aanmoedigende uitslagen van de eerste maanden van 1933 een vermindering van tusschenkomst verhoppen van ongeveer 2 miljoen en half.

Ondanks de crisis en hoe gering de aanduiding daartoe weze, het vliegwezen schijnt zich in een gunstigen zin te bewegen.

	1931.	1932.
	—	—
Geëxploiteerd net	Winter : 1375 Km. Zomer : 1950 Km.	Winter : 1190 Km. Zomer : 2455 Km.
Aangeboden kilometer-ton	1,225,663	1,158,375
Vervoerde kilometer-ton	368,118	366,353
Reizigers : aantal	7,771	8,395
„ afgelegde Km.	2,151,490	2,591,760
Ladingscoëfficiënt	30.05	31.63
Exploitatiëcoëfficiënt	301 %	275 %

De verbetering is vooral merkbaar voor de oude lijnen, namelijk voor de afdeling Londen, Brussel, Keulen, sedert zes jaar geëxploiteerd. Haar ladings-

coëfficiënt bereikt 52 t. h.; de exploitatie-uitgaven waren fr. 7.90 per aangeboden kilometer-ton en de ontvangst fr. 6.99.

De uitslagen zijn nog gunstiger voor de afdeeling Londen-Brussel, waar het aantal reizigers en ladingen herhaaldelijk de verdubbeling van de diensten heeft vereischt.

De gemiddelde verhooging met 20 t. h. op het reizigersverkeer is gedeeltelijk te danken aan de tariefvermindering, doch vooral aan de politiek van concentratie in de exploitatie der groote internationale lijnen in overleg met de vreemde maatschappijen en het gemeenschappelijk opsporen van nieuwe aansluitingen: aldus de aansluiting der lijnen Parijs-Brussel en Londen-Brussel met Rijnland, Denemarken Zweden, Noorwegen en de openstelling onlangs van de lijn Brussel-Beilijn met aansluiting naar Praag en Weenen.

Tegen de vermeerdering van reizigers weegt ongelukkig een merkelijke vermindering op van het verkeer der goederen wegens de crisis. Op dit gebied blijft de ontwikkeling van den postdienst op het voorplan, vanwaar het ontstaan onlangs van een nacht-postdienst tusschen Parijs-Brussel-Keulen.

De beperking der kredieten heeft in 1932 niet de besteding mogelijk gemaakt van aanzienlijke sommen voor den onderbouw der vlieghavens en het Departement heeft de beschikbare kredieten voorbehouden voor de uitrusting der instellingen die de veiligheid der luchtvaart kunnen verhoogen.

De beweging der luchthavens heeft de volgende uitslagen opgeleverd :

	AANKOMST VAN VLIEGTUIGEN.		ONTVANGSTEN.	
	1931	1932	1931	1932
Brussel	4553	4119	550,678 66	665,982 41
Antwerpen	2776	1957	180,106 24	171,823 27
Oostende	706	652	60,121 09	55,816 75
			790,805 99	904,622 43

In 1932 heeft de Senaat de inschrijving gevraagd van twee sommen van 500,000 frank, de eene ten laste van het Departement van Vervoer, de andere ten laste van het Departement van Landsverdediging, voor de opleiding van militaire loodsen in de burgerlijke vliegscholen. Dit krediet blijft ingeschreven op de begrooting van 1933.

Het vliegtoeurisme is een stap vooruitgegaan, daar het aantal zijner vliegtuigen stijgt van 44 tot 61 en het aantal loodsbrevetten van 216 tot 319.

Het bedrijf van den bouw van vliegtuigen moet noodzakelijk gesteld worden onder het toezicht van den Staat, daar al het vliegend materiaal toebehoort aan militaire inrichtingen of aan burgerlijke groepeerings door hem gesubsidiëerd.

Het Departement van Vervoer heeft derhalve een Commissie belast met het bestudeeren van al de maatregelen die de samenordening kunnen verzekeren van de onderscheiden departementen in de uitoefening van deze opdracht van toezicht; haar werk is voltooid en haar verslag is neergelegd.

De verbinding België-Congo staat nog slechts in de begrooting voor een krediet van 300,000 frank, in plaats van 7 miljoen in 1932. Van het ontwerp werd niet afgezien, doch in strijd met de bepalingen voorzien in de overeenkomst van 1931, heeft Frankrijk nog geen enkelen uitvoeringsmaatregel getroffen.

HOOFDSTUK II.

HERINRICHTING EN MODERNISEERING VAN DEN SPOORWEG.

In het reeds aangehaalde verslag, brengt de Subcommissie Spoor-Weg gepast in herinnering dat het beste verweer van den spoorweg tegen de auto bestaat in de verbetering zijner exploitatiemethoden.

Deze opmerking heeft een veel meer algemeene strekking ; daar de spoorweg het bijzonderste werktuig van 's lands nijverheid is, moet deze bekommring gedeeld worden door alwie bezorgd is om onze economische toekomst. Voor den verslaggever moet deze bekommring de leiddraad zijn van zijn uiteenzetting : staat de huidige exploitatie van den spoorweg op het peil van den technischen vooruitgang?

§ 1. — Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Spijts en misschien wegens den ondergeschikten en ongunstigen aard van haar net, heeft de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, volgens de verklaring van den heer Levie, voorzitter van den Raad van Beheer, ter algemeene vergadering van 30 Mei jl., niet gearzeld geleidelijk en op tijd te moderniseeren.

De electrificatie werd voortgezet overal waar het drukke verkeer zulks kon wettigen; zij zal 1,200 kilometer bereiken in den loop van dit jaar en het beoogde programma omvat 1,700 kilometer electrificatie.

Bovendien gaat de Maatschappij ijverig doch zonder overhaasting voort met de stoomlocomotieven te vervangen door autorails.

Voor de uitslagen bedraagt de exploitatiecoëfficiënt der stoomlijnen 112.70 ten honderd; deze der electrische lijnen 94.27 ten honderd; vandaar een globaal coëfficiënt van 101.41 ten honderd en een globaal verlies beperkt tot het geringe bedrag — waarlijk gering indien men dit verlies stelt tegenover het ontzaglijk tekort der soortgelijke maatschappijen over de wereld — van drie en half miljoen, dat door de verwezenlijking van het volledig programma van modernisering waarschijnlijk in boni zal worden omgezet.

De autobusdiensten (437 km. rechtstreeksche exploitatie en 2,366 km. geconcedeerd) laten een verlies van 212,487 frank.

In de redevoering uitgesproken in dezelfde vergadering, heeft de Minister van Vervoer zijn oordeel over deze uitslagen samengevat als volgt :

« Uw Maatschappij heeft niet gearzeld in haar opvattingen rekening te houden met de toekomst. Ook oogst zij reeds, ondanks de diepe economische inzinking, de vruchten van haar stoutmoedig vooruitzicht.

» Een tweede oorzaak van haar betrekkelijk gunstigen toestand is te zoeken in het feit dat zij ten volle twee zaken heeft begrepen : het hoofdzakelijk belang van het reizigersverkeer vooreerst, en vervolgens de toeloop van de klienteel die stijgt met het gemak dat men haar biedt. »

En als besluit : « Uw vooruitgang is de onze, uw bloei is de bloei van het land ».

§ 2. — Nationale spoorwegmaatschappij.

A. — Algemeene uitslagen.

De toestand van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen steekt ongelukkig af bij dien van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen; zij geeft onmiddellijk den indruk van het tekort maar met de verzachtende omstandigheid dat dit lot thans wordt gedeeld door al de nijverheidstakken ten gevolge van de wereldcrisis.

In overeenstemming met het verergeren van de crisis, wijzen de uitslagen voor 1932 op een merkelijke vermindering van het verkeer, en wel 521,512 reizigers per dag in stede van 608,799 in 1931 en 19,319 gebruikte wagens per dag in stede van 23,373 in 1931.

Als gevolg daarvan, zijn de globale ontvangsten gedaald van 3 milliarden 90 miljoen in 1931 tot 2 milliarden 452 miljoen in 1932.

Daarentegen konden de globale uitgaven die, in 1931, 3 milliarden 23 miljoen bedroegen, herleid worden tot 2 milliarden 623 miljoen.

De exploitatierekening voor het dienstjaar 1932 sluit derhalve met een verlies van 168 miljoen, overeenstemmende met een exploitatiecoëfficiënt van 110.25 t. h.; dezelfde rekening voor 1931 had een netto-opbrengst gelaten van 66 miljoen met een exploitatiecoëfficiënt van 97.84 t. h.

Onderstaande tabellen vullen deze inlichtingen aan en verstrekken punten van vergelijking met de vorige dienstjaren.

TABEL I.

FINANCIEELE UITSLAGEN VAN DE N. M. B. S.

Al de cijfers in miljoen frank.

JAREN.	Dividend der gewone aandelen Staat Jaarlijksche uitslag.	Dividenden der preferente aandelen		Reservefonds. — Gecumuleerde saldo's.	Vernieuwingsfonds.			Voor-schotten en leeningen. — Gecumuleerde saldo's.	Winst en verlies. — Uitslag van het boekjaar met inbegrip van de overdracht.
		Staat (1)	Aandeelhouders (1)		Ontvangsten.	Uitgaven.	Gecumuleerde saldo's.		
1926 / 27 (16 maand)	270	135	135	95.2	380.4	253.9	226.5	80.9	+593.6
1928	200	100	100	176.3	454.5	202.6	478.4	80.9	+461.6
1929	200	100	100	276.5	456.9	259.7	675.6	105.9	+445.6
1930	100	50	50	382.3	472.2	375.4	772.4	497.6	+226.0
1931	—	—	—	404.5	475.8	395.6	852.6	1,097.6	+ 2.6
1932	—	—	—	141.4	476.9	310.9	1,018.7	1,098.4	—287.1

(1) Ongeveer de helft.

TABEL II.

EXPLOITATIEUITSLAGEN VAN DE N. M. B. S.

JAREN.	Aantal geëxploi- teerde Km.	Eenheden verkeer.		Ontvangsten exploitatie millioenen.	Uitgaven exploitatie millioenen.	Netto opbrengst millioenen.	Exploitatie coëfficient.
		Reizigers Km. millioenen.	Ton Km. millioenen.				
1927	4.795	5.780	7.869	2.889	2.474	414.4	85.65 %
1928	4.791	6.270	7.808	3.069	2.576	493.6	83.92 %
1929	4.792	6.365	8.386	3.546	3.066	479.9	96.46 %
1930	4.825	6.521	7.133	3.528	3.208	320.0	90.93 %
1931	4.823	5.810	6.027	3.090	3.023	66.8	97.84 %
1932	4.841	5.157	4.534	2.452	2.620	168.5	106.87 %
Januari 1933	4.841	396	369	187	209.3	— 22.3	11.96 %
Februari 1933	4.839	357	349	169.4	202.1	— 32.7	119.28 %
Maart 1933(I)	4.839			191.4	209.8	— 18.4	109.61 %

(1) Benaderende cijfers.

TABEL III.

VERKEER VAN GOEDEREN EN REIZIGERS.

JAREN.	GOEDEREN				REIZIGERS		
	Dagelijksch gemiddelde der geladen wagens.				Dagelijksch gemiddelde vervoerde reizigers.	Aantal reizigers per trein.	Tekort Reizigers- verkeer.
	Bij vertrek Belgische stations.	Komende uit het buitenland.	Totaal der kolommen 1 en 2.	Tonnen goederen per trein.			
							Millioenen.
1927	19.273	6.925	26.198	246	600.354	152	— 266.7
1928	21.147	5.713	26.860	262	642.282	157	— 246
1929	24.159	6.247	28.406	264	667.969	150	— 352
1930	20.581	5.601	26.182	248	665.522	145	— 422
1931	18.643	4.730	23.373	238	608.799	132	— 537
1932	15.753	3.566	19.319	224	521.512	113	— 622

Deze exploitatie-uitslag voor 1932, in zijn geheel beschouwd, wijst, ter eere van den Raad van Beheer en van de directie der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op de zorg om te bezuinigen en de uitgaven op het peil der ontvangsten te brengen, hoe moeilijk dit ook te verwezenlijken valt in een zoo uitgebreide regie.

In ieder geval is het niet te betwijfelen dat het tekort nog aanzienlijker zou geweest zijn, indien de Staat de exploitatie had voortgezet; bovendien zou de feitelijke verstrengeling van de beide gebieden : Spoorweg en Staat, het niet in duidelijke cijfers hebben laten uitschijnen.

De financieele lasten van de Nationale Maatschappij gevoegd bij het exploitatieverlies, sluit de balans van de Spoorwegen voor het dienstjaar 1932 met een tekort van 285 miljoen; in mijn verslag over de begroting van 1932 had ik het op 300 miljoen geraamd.

Bijgevolg zal, evenals in 1931, geen dividend worden uitbetaald aan de houders van de 10 miljoen bevoorrechte aandelen en de Staat zal er, zijnerzijds, evenmin ontvangen voor zijn 10 miljoen bevoorrechte aandelen, evenmin als voor de 10 miljoen gewone aandelen.

Ook de toekenning van 2 1/2 t. h. op de bruto-ontvangst aan het reservefonds blijft uit.

Integendeel blijft de dotatie voor het vernieuwingsfonds integraal op 362 miljoen bepaald.

Het tekort voor het dienstjaar 1932, hetzij 285 miljoen, wordt genomen van het reservefonds, dat dus einde December 1932 nog slechts met een overschot van 142 miljoen sluit.

Het krediet van de Maatschappij blijft evenwel, onaangezien elke Staatstusschenkomst, onaangetast en men mag hopen dat het tekort voor het dienstjaar 1933 niet het saldo van het reservefonds zal overschrijden : indien de ontvangsten van het eerste kwartaal 1933 ook een ernstig verlies aanwijzen, dalen toch de uitgaven en het verschil tusschen beide is bijgevolg minder aanzienlijk dan in 1932.

B. — *Uitslagen van den reizigersdienst.*

Van alle inlichtingen over den huidige toestand van de Spoorwegen, zoowel wat betreft exploitatie, als balans, als statistiek, enz., is er eene die van grooter belang en beteekenis is : *het toenemend tekort van het reizigersverkeer.*

Voor het dienstjaar 1931 bedroegen de ontvangsten van reizigers 752 miljoen, en de uitgaven 1,364 miljoen, hetzij een tekort van 622 miljoen of 45 t. h., tegen een tekort van 537 miljoen of 38 t. h. voor 1931.

De ontvangsten voor goederenvervoer slonken gelijktijdig en bedroegen slechts 1,699 miljoen tegen 2,217 miljoen in 1931, doch aangezien de uitgaven verminderten van 1,613 miljoen op 1,245 miljoen, laat de balans voor de goederen nog een bruto-overschot van 473 miljoen.

Uit deze cijfers blijkt ook nog dat de uitgaven voor het reizigersverkeer voor de eerste maal deze voor het goederenvervoer hebben overtroffen.

Commentaar over dezen toestand zou overbodig zijn, ofschoon bijna de gansche openbare meening daaromtrent onwetend is.

De oorzaak is gekend : de stoom-drijfkracht zooals wij haar nog toepassen, met trage vaart en zware tarra, twee ton per reiziger volgens de statistiek van 1932.

De oplossing is het niet minder; de Commissie Weir heeft ze in een korte

formule aangeduid : het reizigersvervoer moet onverwijld sneller, veelvuldiger en gerieflijker worden ingericht.

De heer Dautry, directeur-generaal bij de spoorwegen van den Franschen Staat, verklaarde daaromtrent op het Congres te Zurich, in Maart 1932 : « De huidige toestand bestendigen beteekent een schadelijke wanorde, de verouderde uitrusting die ons een lastpost is moet verdwijnen en een programma van moderne uitrusting moet worden aangevat, ook al moesten wij daartoe leeningen aangaan en uitgaven doen ».

Welke politiek voert de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met het oog op deze onmisbare verjonging van het reizigersverkeer?

Op de vraag van de Commissie, antwoordde de Minister (zie volledige tekst in de bijlagen) :

« De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen breidt den reizigersdienst uit door het inleggen van lichte treinen en autovoertuigen op de lijnen waar deze wijze van vervoer de meeste voordeelen biedt ».

Feitelijk heeft de Nationale Maatschappij — en zij dient er om geluk gewenscht — dezen dienst meer uitgebreid dan men verwachten kon; het aantal aldus uitgeruste lijnen bedroeg in 1932, 20, en het aantal treinen in beide richtingen 454. Voor 1933 zal dit aantal toenemen met 16 nieuwe lijnen en 301 treinen.

Het welslagen van dit hulpmiddel bewijst dat een verbetering — hoe gering ook — van de snelheid en de veelvuldigheid volstaat om de cliënteel terug te winnen, niettegenstaande het nadeel van een ouderwetsch materieel.

Wat de autovoertuigen betreft, ving de Nationale Maatschappij terecht aan met het beproeven van drie verschillende modellen.

Drie Diesel-autovoertuigen met mechanische drijfkracht werden in dienst gesteld aanvang 1930 in de groep Gent (Gent-Eekloo, Gent-Tielt en Gent-Vlaamsch Hoofd).

Aankoopprijs : 1,241,460 frank per voertuig.

Gemiddelde prijs per kilometer in 1932 : fr. 1.88.

Drie Sentinel-autovoertuigen met stoom werden eveneens in 1930 in dienst gesteld in de groep Luik (Luik-Visé, Luik-Esneux en Luik-Verviers).

Aankoopprijs : 841,000 frank.

Gemiddelde prijs per kilometer : fr. 2.35.

Een Diesel-autovoertuig A. S. E. A. met electrische drijfkracht (16 ritten per dag), bedient sedert anderhalf jaar Verviers-Spa, tegelijkertijd met lichte treinen die 22 ritten doen.

Het kostte 1,560,000 frank.

Gemiddelde prijs per kilometer : fr. 1.54.

Deze verschillende prijzen moet men vergelijken met den prijs van fr. 6,97 voor de stoomlokomotieven.

Daar de autovoertuigen de gunst van het publiek vonden, voorziet de Nationale Maatschappij de uitbreiding van de proeven met verschillende modellen.

Met dit doel heeft zij een Birmingham-autovoertuig met stoom besteld, dat onlangs werd geleverd en bij de proeven voldoening schenkt, 15 mechanische Diesel-autovoertuigen, licht model, met 104 zitplaatsen en waarvan de tonne-maat van 40 op 32 ton werd verminderd om beter aan te passen bij den auto-weg, prijs 875,000 frank; 6 nog lichtere autovoertuigen, wegende 16 ton, met 16 zit- en 18 staanplaatsen, prijs 575,000 frank, en tenslotte een electrisch Diesel-

autovoertuig met groot vermogen, besteld bij de N. V. « La Brugeoise » en Nicaise et Delcuve, prijs 2,215,000 frank.

De proeven met de autovoertuigen lieten vaststellen dat hun handelssnelheid niet voldoende is en minder groot dan deze van de lichte treinen; de technici overwegen de mogelijkheid dit te verhelpen en hopen daarin spoedig te slagen.

Of het nu lichte treinen, of auto-voertuigen ter vervanging er van, geldt, kan deze exploitatiewijze slechts als lapmiddel worden aangewend, want, tenzij bij nieuwe technische verbetering, kan zij slechts gebruikt worden op de bijlijnen en op de weinig drukke banen, zooals voor de interprovinciale verbinding Antwerpen en Charleroi (1), doch in dit gebied kunnen zij doelmatig aangewend worden en de deficitaire lijnen doen opbrengen, daar hun technische waarde er in bestaat de verloren tonnemaat per vervoerd reiziger te verminderen en de verhooging van het aantal ritten mogelijk te maken.

Het antwoord van het Departement wijst verder nog op het bouwen van een duizendtal metalen rijtuigen, als maatregel om den reizigersdienst te moderniseeren (2).

Dit is een van de vragen die het meest gesteld werden op de Commissie-vergaderingen; de Commissie onthield er uit :

1^o Het bedrag van de beschikbaar gestelde uitgave : 665 miljoen, waarvan 253 miljoen moet betaald worden door het vernieuwingsfonds van het materieel der Naamlooze Maatschappij, en 412 miljoen te dekken door een leening die de Nationale Maatschappij gemachtigd werd uit te schrijven in deze speciale voorwaarde dat de dienst van intrest en delging zal verzekerd worden door den Staat, die als vergoeding obligaties van de Nationale Maatschappij zal ontvangen welke een vasten intrest van 2 t. h. opbrengen en een veranderlijk dividend gelijk aan het dividend van de bevoorrechte aandelen;

2^o De moeilijkheden die oprezen tusschen groote en gemiddelde bouwers; deze laatsten eischen een deel van de bestelling op, hetgeen zij ongeveer verkregen. Het aantal aanbesteders bedroeg ten slotte 16; de bestelling liet aan de groote bouwers toe het kettingwerk in te voeren.

3^o Er zijn nu 87 metalen rijtuigen in gebruik, 34 voor den internationalen dienst en 53 voor den binnenlandschen dienst. Verder moeten er 8 tot 10 per week worden geleverd tot in 1934.

Op 15 Junijl., had de Directie van de Nationale Maatschappij de kiesche attentie de leden van de Commissiën van Vervoer van Kamer en Senaat uit te noodigen tot de officieele inwijding, in aanwezigheid van den Minister van vervoer, van de rechtstreeksche verbinding Gent-Sint-Pieter—Brussel-Zuid; de reis werd gedaan met een trein bestaande uit alle modellen van de nieuwe metalen rijtuigen (binnenlandsche en internationale dienst) en aangevuld met een proefrit met een nieuw Diesel-autovoertuig rond Gent.

(1) Het autovoertuig met groot vermogen, besteld bij de « Brugeoise » voor dezen dienst zal den huidigen tijd slechts met 8 minuten verkorten (95 in plaats van 103).

(2) Het totaal van 1,028 rijtuigen is als volgt verdeeld :

1^o 545 rijtuigen en fourgonrijtuigen van 22 meter, waaronder 48 motorvoertuigen en aanhangwagens voor de electrische treinen Brussel-Antwerpen;

2^o 310 rijtuigen en fourgonrijtuigen van 18 meter.

Deze beide modellen van rijtuigen zullen gebruikt worden bij de bloktreinen en half-doorgaande treinen op de voornaamste lijnen. ;

3^o 58 fourgons voor den binnendienst;

4^o 100 rijtuigen en 15 fourgons voor het internationaal vervoer.

De deelnemers gaven zich voldoende rekenschap van de verbeteringen van dit nieuw materiaal en van zijn waarde voor de faam van ons net.

Het voornaamste voordeel is de veiligheid tegen het doodsgevaar. Bij ongelukken worden de houten bakken aan splinters geslagen en de ramen, die deze dragen schuiven over elkaar, terwijl de metalen rijtuigen practisch niet kunnen misvormd worden, daar ze beschermd zijn door hun ijzeren geraamte, met een dubbele rij pijlers aan de uiterste zijden.

Het zachte rijden, verzekerd door de lengte der rijtuigen en hun bouw op boggies, evenals hun comfort werden algemeen bewonderd : veiligheidsvensters, verluchting, verwarming, verlichting en versiering met inwendige panneelen uit congoleesch hout.

De rechtzinnigheid van deze beoordeeling laat mij toe op een bezwaar te wijzen dat zou vastgesteld zijn.

Het plaatsen van de portieren vooraan en achteraan de rijtuigen met hun scherp profiel, opgelegd door den aanleg van het spoor, zou een te groote ruimte laten tusschen den plankenvloer van den wagon en de verhoogde perrons van zekere stations.

Ik maak daar melding van om het — indien het nog kan — te verhelpen voor de nog niet in aanbouw zijnde rijtuigen. De Compagnie du Nord Belge zou een belangwekkend stelsel aangenomen hebben door beide deuren in den zijkant en niet aan de uiteinden aan te brengen.

Wat betreft de verdienste van deze verrichting, zal de belangrijke bestelling van 100 metalen rijtuigen ongetwijfeld van belang zijn geweest voor de bestrijding van de werkloosheid.

Wat de doeltreffendheid betreft van het hoofdzakelijk gebied der revalorisatie inzake van het reizigersverkeer, blijft uw Commissie sceptisch en denkt nog steeds dat de belegging van 650 miljoen buiten alle verhouding is met den te verwachten uitslag.

Het invoeren van de metalen rijtuigen houdt geen verband met eenigerlei grondige wijziging in het vervoer; zij zullen ingelegd worden bij de blok-, de doorgaande-, halfdoorgaande- en lokaaltreinen die nu rijden, en waarvan zij het comfort zullen verhoogen zonder er de snelheid of de veelvuldigheid van te verhoogen.

Uw Commissie zal nochtans met voldoening vernemen dat 48 rijtuigen voor den electrischen dienst Brussel-Antwerpen begrepen zijn in het programma van uit te voeren werken en zij zal ongetwijfeld wenschen dat alle nog mogelijke bestemmingen voor denzelfden dienst zullen voorbehouden blijven.

Het ministerieel antwoord wijst nog, in zake hervorming van den reizigersdienst, op verschillende kleinere maatregelen; geen factor, hoe gering ook, mag bij zulk ernstig vraagstuk verwaarloosd worden; in de bijlagen worden ze opgesomd.

Uw verslaggever sluit daar bij aan de *wandeltreinen* die tot doel hebben snel de plaats van bestemming te bereiken, die hun vaart vertragen tot op 5 kilometer en stil houden voor de mooiste gezichten.

Een andere nieuwigheid is deze van de *verrassingstreinen*, waarvan de weg en de bestemming niet vooraf zijn gekend, zij worden ingelegd op aanvraag van reisagentschappen die een minimum van ontvangsten waarborgen.

Om te sluiten, zou er tot nog toe geenerlei hoofdzakelijke maatregel getroffen zijn met het oog op de moderniseering der hoofdlijnen en der lijnen met drukverkeer van ons nationaal net buiten de electricatie der lijn Brussel-Antwerpen.

§ 3. — Electrificatie der Belgische Spoorwegen.

Het stilzwijgen van het ministerieel antwoord op dat gebied is geen vergissing; het feit kan de Nationale Maatschappij niet aangeschreven worden daar de Raad van beheer voortdurend uitvluchten heeft aangebracht.

Indien het verdeenstelijk was de electrificatie van de Belgische Spoorwegen in gang te stellen, dan komt het initiatief er van toe aan uw Commissie die ze verleden jaar tot tweemaal toe met nadruk heeft gevraagd en in haar houding gevolgd werd door den Senaat bij de bespreking van de begrooting van 1932 in openbare vergadering.

Het is ook voor een groot deel te danken aan den Minister van Vervoer, den heer Forthomme die, met een einde te stellen aan verslagen en beraadslagingen welke maar al te lang duurden, het ontwerp ter stemming voorlegde aan den Beheerraad, die het aannam met een aanzienlijke meerderheid in de vergadering van Januari jl.

De electrificatie Brussel-Antwerpen zal toegepast worden op het snelle spoor, het oudere voorbehouden zijnde aan de goederentreinen en de internationale reizigerstreinen.

De aangenomen drijfkracht is de gelijkstroom met spanning van 3,000 volts.

Al het materiaal zal in België gebouwd worden met uitzondering van enkele bijzondere toestellen in beperkte hoeveelheid.

Het bestek bedraagt :

<i>Automotorwagens</i>	<i>fr.</i>	36,500,000
<i>Rijtuigen</i>		15,000,000
<i>Wisselstukken</i>		1,500,000
<i>Geleidingen</i>		10,000,000
<i>Onder-stations</i>		13,100,000
<i>Werken voor afschaffing der overwegen</i>		13,600,000
<i>Ophooging van het station van Mechelen</i>		10,000,000
<i>Wijziging van de seinen</i>		4,300,000
<i>Verscheiden</i>		12,000,000
Totaal.		116,000,000
<i>Af te trekken, toelage van den Staat ter compensatie van de daarmede overeenstemmende vermindering der uitkeeringen voor werkloosheid</i>		10,000,000
Overschot.		106,000,000

De geldbesteding voor dergelijke onderneming voorzien is matig, gelet op de voorgenomen proefneming, de lessen en uitslagen die men er van verwachten mag; zij bedraagt voor de eigenlijke electrificatie slechts 37 miljoen, daar 51 miljoen tellen voor het rollend materiaal en 28 miljoen voor het spoor en de seinen.

Daar de elektrische ombouw van de lijn Brussel-Antwerpen thans een verworven feit is en daar de diensten van de Nationale Maatschappij zich thans beijveren ze uit te voeren, past het den weerslag ervan na te gaan op de opbrengst van het reizigersverkeer.

In zijn verslag van 14 December 1932 aan den Beheerraad van de Nationale Maatschappij, drukte de bestuurder Huber-Stockar, ingenieur-raadgever van de « Chemins de fer fédéraux suisses », zich uit als volgt : « Daar het plaatselijk

reizigersverkeer met groote snelheid tusschen Brussel en Antwerpen aanzienlijk kan uitgebreid worden, kan de electrificatie der lijn gerekend worden bij deze die natuurlijk zijn in technisch opzicht, gunstig op gebied van exploitatie en noodzakelijk ten opzichte van de spoorwegenpolitiek. »

Dezelfde vakkundige verduidelijkt zijn zienswijze in de volgende bewoordingen : « Deze electrificatie zou niet moeten afhangen van een mathematisch bewijs der mogelijke exploitatiebezuinigingen, doch van den graad van uitbreiding die men verwachten mag van het reizigersverkeer tusschen Brussel en Antwerpen. »

De vraag kon niet beter gesteld worden, zij strookt trouwens met de ondervinding door de Buurtspoorwegen verworven.

Wanneer het het reizigersverkeer betreft, laat de electrificatie niet toe *a priori* op een vermindering van uitgaven te tellen, daar deze op hetzelfde peil blijven als met de beweegkracht met stoom; daarentegen, de gunstige kansen van de verrichting en het boni dat noodig is om den interest en de aflossing te dekken liggen in de vermeerdering van het aantal reizigers, een hoop die des te meer gegrond is voor de lijn Brussel-Antwerpen daar de drie voorwaarden, voor het herinrichtingsdiagramma voorzien, het maximum verwezenlijking bereiken.

Op gebied van « comfort » : elektrische automotorwagens, modern materiaal, verbeterd door de metros van Parijs en Londen, vier wagens per trein : twee sleepwagens tusschen twee automotorwagens, elke trein heeft een ruimte van 350 zitplaatsen en 150 staanplaatsen.

Op gebied van « snelheid » : de afstand rechtstreeks in 30 minuten en in geval van stilstand te Mechelen 33 minuten.

Op gebied van « veelvuldige ritten » : de huidige uurregeling met stoom telt 36 treinen in elke richting, het geëlectrificeerd verkeer zal aanvankelijk 57 treinen in elke richting en later 74 treinen tellen, hetzij met afrekening van de stille uren van 21 uur 's avonds tot 5 uur 's morgens, één vertrek om de tien minuten; de vurigste verdedigers van de electrificatie verhoopten het niet zoo goed.

De uitslagen van de electrificatie Brussel-Antwerpen zullen dus de vooruitzichten overtreffen en indien in dat opzicht twijfel mocht voortbestaan, dan geeft de heer Dautry, directeur generaal van de « État français », er de psychologische reden van waar hij in zijn reeds vermelde tusschenkomst dit woord van Paul Valéry aanhaalt : « Wat het oordeel over de oorzaken van onze moeilijkheden en de redmiddelen die men er zou kunnen aan toebrengen op zonderlinge wijze inwikkelt, is dat wij gewoon zijn de dingen onder de maat van het verleden te bekijken; de mensch gaat altijd achterwaarts de toekomst in, want den volgenden dag of althans den dag dien hij voelt naderen stelt hij zich immer voor met kentekenen van den vorigen dag, met voorbeelden van den vorigen dag en volgens de taal van den vorigen dag ».

Als men de taal van morgen voert, als men de noodzakelijkheid overweegt van een grondige verbetering van den reizigersdienst, is het dan toegelaten de inspanning te beperken tot het in gang stellen van de 42 kilometers Brussel-Antwerpen en gedurende drie jaar te beraadslagen vóór verder te gaan?

Het belang van het land legt meer op en vergt meer spoed.

Een vlugge, stoute, ja heldhaftige tusschenkomst alleen kan een jaarlijksch verlies stuiten van 622 millioen, dat de balans van de Nationale Maatschappij buiten evenwicht stelt, op de Staatsfinanciën terugwerkt, de exploitatie der goederen hindert, de tariefverminderingen in den weg staat den openbaren

dienst in gevaar brengt die de spoorweg tot zijn eer vervult met tegen het zesde of het zevende van het normaal tarief werkliedenabonnementen af te leveren welke 45 t. h. van zijn reizigers uitmaken.

Vermits de aanneming van de electrificatie van Brussel-Antwerpen het beginsel heeft bekrachtigd en beslist de evolutie heeft aangewezen, heeft uw verslaggever, met een nog verstevigd gevoelen, de eer het voorstel te herhalen uitgedrukt in zijn verslag van 1932 en wel de zeven hoofdlijnen te electrificeren die te Brussel uitloopen en samen het electrisch net vormen dat hij « **den electrischen metro van België** » heeft genoemd.

Dit programma omvat benevens Brussel-Antwerpen, de lijnen :

Brussel-Namen	62 kilometer;
Brussel-Gent	58 —
Brussel-Charleroi	56 —
Brussel-Bergen	61 —
Brussel-Tienen, naar Luik	48 —
Brussel-Aat, naar Doornik	53 —

Zegge een lengte van 338 kilometer.

Indien uw meening dezelfde is gebleven als verleden jaar, dan verzoekt hij U er uw goedkeuring voor te willen herhalen en er als maatregel van onmiddellijke uitvoering de electrificatie bij te willen begrijpen van een tweede vak : de lijn Brussel-Namen.

Dit vak is geheel aangeduid door den bijval van de lichte treinen en door zijn aansluiting met het ontwerp der heeren Richard en Lambert betreffende de electrificatie der lijnen van Luxemburg en van de Ourthe.

Het bestendig en toenemend tekort liet niet toe dat men zich zou vergenoegen met bijkomstigheden, zoodat het past dat het Parlement de maatregelen doe overwinnen die van aard zijn, na negen en negentig jaar exploitatie met stoom, de moderne wederuitrusting van den spoorweg te verzekeren, naar het voorbeeld van het geestdriftig besluit door de Kamers genomen in 1834, wanneer zij tot het aanleggen van den eersten spoorweg besloten.

De Senaat, die bij de bespreking van de voorgaande begrooting een bijzondere sympathie betuigde met de verklaringen van den geachten Minister van Vervoer op dit gebied, zal dit jaar met nog meer aandacht naar hem luisteren, na zijn houding in den Beheerraad van de Nationale Maatschappij in Januari jl. en na zijn verklaringen op de algemeene vergadering der Buurtspoorwegen.

In al de landen en op al de vastelanden beproefd, als verjongingsformule, heeft de electrificatie met welslagen de wereld omreisd, zonder evenwel België aan te doen, afgezien van de stoutmoedige poging van de lijn Brussel-Tervuren, die vooral een speculatie op gronden was (1).

Een onlangs verschenen brochure : « Present Status of Electric Railways in Japan 1931 », vat als volgt de voordeelen van den ombouw samen : a) Ver-

(1) De uitbreiding van zijn verkeer verdient belangstelling.

Het bedrag van de ontvangsten van Januari tot einde Mei 1933 beloopt 471,341 frank tegen 395,793 frank gedurende de overeenstemmende periode in 1932, zegge een verhooging met 20 t. h. ondanks de crisis en de concurrentie vanwege de overige vervoermiddelen.

dwijning van den rook; *b*) verkorting van den reisduur; *c*) vermeerdering van het aantal diensten; *d*) uitbreiding van de capaciteit der lijnen; *e*) ontwikkeling van den bouwgrond langs de lijnen; *f*) vermindering van de exploitatieuitgaven; *g*) verhooging van het comfort der reizigers; *h*) geslaagde concurrentie tegen de autos.

De landen en vennootschappen die haar hebben beproefd breiden de toepassing geleidelijk uit.

Het jongste voorbeeld is dit van Italië dat reeds beschikkend over 1,900 kilometer geëlectriceerde spoorwegen, tot een aanvullende uitbreiding van 4,700 kilometer heeft besloten.

De « *Giornale d'Italia* », van 30 Mei 1933, bevat, naast een commentaar op het bericht, de prospectus van de uitgifte van een leening van 600 millioen liras met loten en tegen een interestvoet van 4-50 p. h., voet van uitgifte 450 liras met eed nominale waarde van 500 liras. De uitgifte bepaald op 1^{ste} Juli werd driemaal gedekt.

De « *Métropolitain électrique de Belgique* » is een veel geringer proefneming dan het nieuwe Italiaansche ontwerp, en onderscheidt zich nog meer daarvan door den aard van het verkeer.

Volgens zijn doel omvat de « *Métropolitain de Belgique* » de electrificatie van een net rond de steden en op het platteland, wat voor geen kritiek vatbaar is, zelts vanwege de voorstanders van stoom tegenover den volledige ombouw der netten of dien op groote schaal.

Dit metropolitaan karakter van de « *Métropolitain électrique de Belgique* » is opvallend op de kaart.

In het midden de Brusselsche agglomeratie met een millioen inwoners; in het Zuiden en in het Noorden, de industriele Zennevallei stroomop- en afwaarts; zeven hoofdspoorlijnen die elk op een lengte van 25 kilometer de baanwijdte rond Brussel doorkruisen, en op dien afstand steden en agglomeraties van gemiddeld belang bereiken. Op een afstand van 50 kilometer bereiken zij de grootste steden van het land, met uitzondering van Luik, en ontmoeten aldaar de dichtste agglomeraties, het stroom- en nijverheidsbekken van Antwerpen, het nijverheidsbekken van Charleroi, de Borinage en de Centre, het nijverheidsbekken en de haven van Gent, het heele bedrijvige België.

Het spoornet omsluit in dezen kring van 50 kilometer een bevolking van 6,000,000 inwoners.

Het spreekt van zelt dat verschillende landen daartegen geen bezwaar meer hebben en het blijkt uit het voorbeeld van Italië, dat een electrische ombouw van minder dan 400 kilometer voor een net van meer dan 5,000 kilometer, de flank niet biedt aan opwerpen op dit gebied.

Het overige van het net bezit de noodige reserves aan locomotieven, en de ervaring in 1914-1918 heeft geleerd hoe gering het cijfer der werkelijke benuttingen was. De motorisatie zal op hare beurt een vooraanstaande plaats innemen.

Dat een electrificatie van het type « *Métropolitain* » of « *Super-tramways* » winstgevend zij, dat werd in België en in het buitenland bewezen.

In ons land zijn de « *Tramways Bruxellois* » een der eenige ondernemingen die niet door de crisis werden getroffen. Hun net bereikt 217 kilometer, en breidt zich onverpoosd over de baanwijdte uit.

Het voorbeeld van de buurtspoorwegen. Zoo de voorzitter van den Raad van Beheer heeft kunnen zeggen en herhalen dat de electrificatie hun redding was,

bewijst het onderzoek van de kaart dat de betrokken lijnen de suburbane streken exploiteeren van Brugge, Gent, Antwerpen, Mechelen, Leuven, Brussel, Namen, Luik, Charleroi, Bergen en de kust.

In Duitschland komt Dr Arendt tot hetzelfde besluit voor Berlijn; in dezelfde bewoordingen verklaart hij dat de electrificatie en de verbinding de Pruisische spoorwegen in Groot-Berlijn hebben gered. Onder de benaming « Staatsbahn », reiken deze met hun voelhorens tot op 42 kilometer van de Friedrichstrasse.

Te New-York evolueert de Metropolitan thans in een kring van 30 kilometer straal; zijn net bedraagt 340 kilometer, de meeste op vierdubbel spoor, waarbij de centrale sporen doortocht verleen en aan de sneltreinen genaamd « Rapid Transit ».

Om in te gaan op den wensch van het publiek, heeft een officieele Commissie een uitbreidingsplan opgemaakt in een straal van 60 kilometer; al de spoorwegen van algemeen nut worden aldus verbonden met een grooten buitengordel en met drie tusschengordels, om aan al de reizigers toe te laten, zonder over te stappen, met doorgaande treinen aan te komen in al de handelscentra en in de buitenwijken van New-York.

In Engeland wordt enkel door twee vennootschappen aan electrificatie gedaan: de Southern-Railway en de Underground.

In een nota, dit jaar door de Southern uitgegeven, staat dat zij het grootste suburbane net ter wereld bezit en dat, om daartoe te komen, zij in de electrificatie van de lijn Londen-Brighton, bijna geheel het kapitaal heeft belegd dat de Staat haar als verzekeringsfonds voor de reizigers had overhandigd.

Dit spoor beslaat 50 mijlen, de kosten van ombouw beliepen 2,750,000 pond sterling en het werk is pas sedert enkele maanden klaar.

Wie kan het gelooven, zoo luidt het prospectus, « zes treinen per uur en één uur reis ».

In een editoriaal in April jl., met voor titel « Electric trains popular » wijzen de *Times* er op dat van 1925 tot 1932 het verkeer van de Southern is toegenomen met 20 t. h. en dat, op de nieuwe lijn van Brighton, de toeneming 78 t. h. bedraagt.

De Underground krijgt haar directieven van lord Ashfield, wien de ervaring heeft geleerd dat de gebruiker van het vervoer in de banwijdte geneigd is dertig minuten aan elke reis te besteden, zoodat de Vennootschap zich erop toelegt de snelheid te verhoogen om zoo spoedig mogelijk de voorsteden te bereiken.

Op 13 Maart jl. huldigde lord Ashfield denzelfden dag twee suburbane uitbreidingen in: die van Piccadilly-Enfield in de banwijdte Oost, en die van Piccadilly-Hounslow, in de banwijdte West. In een rede enkele dagen later gehouden in het Royal Institute, vatte hij als volgt zijn politiek samen: « Londen zal zijn heerschappij als centrum van handel, finantie en nijverheid slechts behouden en aan zijn inwoners de voordeelen verleen en die zij mogen verwachten, zoo de snelheid wordt verhoogd samen met het comfort der reizigers, doch ik geef toe dat de verantwoordelijkheid van degenen die daarin moeten voorzien zeer zwaar is ».

Te Parijs zelfde vooruitzicht en zelfde strekking tot het bereiken van de groote banwijdte en het verwezenlijken van het « grooter Parijs ».

In een luxe-uitgave met merkwaardige kaarten, diagrammen, clichés en waternverven, zet de Compagnie du Métropolitain de Paris hare leer uiteen, hangt

een tafereel van het verleden der onderneming op en levert een overvloedige documentatie over hare eerste doeleinden : de stedelijke metro en die van de banwijdte.

Zij voegt daaraan toe dat, op voorbeeld van New-York, zij een gewestelijke metro gaat aanleggen, die als eerste etape 30 kilometer zou bereiken en weinig zou kosten ; zij zou door Parijs heen de spoorwegen van de banwijdte verbinden en hen, twee aan twee, derwijze groepeeren dat transversalen zouden ontstaan die de reizigers uit de peripherie over de geheele stad zouden verspreiden.

De Noord-Zuidverbinding is juist van hetzelfde type als deze toekomstige transversalen van de Métropolitain de Paris en, zooals men hem opvat, is de M. E. B., ofschoon een al te laattijdige toepassing van de electrificatie, evenwel aan te bevelen, vermits hij geheel strookt met de jongste programmas der hoofdsteden in het buitenland.

Dergelijke nieuwigheid vergt evenwel, volgens het vóorschrift van den directeur-generaal der Fransche Staatsspoorwegen, het krachtdadig opruimen met ouderwetschen rommel en de verplichting uitgaven te doen en leeningen te sluiten.

Op grond van het bestek voor Brussel-Antwerpen, zou de ombouw met inbegrip van den aanleg, de uitrusting en het materieel van N. M. B., volgens denzelfden gemiddelden prijs van 100 millioen per lijn, kunnen geraamd worden op 600 millioen voor de zes overblijvende lijnen, wat aanzienlijk minder is dan de uitgaven vastgelegd voor de metalenrijtuigen.

Zoo een deel van het materieel op deze verrichting nog kon worden aangerekend, dan zou men bijna de helft bezuinigen.

De belegging moet trouwens slechts geleidelijk geschieden wat een tusschenkomst van het hernieuwingsfonds zou toelaten en aanvankelijk althans van het werkloosheidsfonds.

De hoofdbemerking geldt evenwel de rentabiliteit van het te beleggen kapitaal.

In dit opzicht verdienen de cijfers te worden vergeleken.

Het tekort van het reizigersverkeer bereikt, voor het laatste jaar, het cijfer van 622 millioen en het noodige bedrag aan kapitaal om dezen toestand te verhelpen door de electrificatie van het hart van het Belgisch spoorwegnet is zoowat hetzelfde.

Ware het werkelijk onmogelijk en verwaand te verhoplen dat dit gapende tekort zou kunnen worden gedekt, dank zij de meest volledige moderniseering, van een breuk van 5 t. h., zegge van 30 tot 40 millioen, bedrag van de annuïteit van de voor den volledigen ombouw noodige leening.

Deze rendearing lijdt geen twijfel, de mogelijkheden zijn zelfs veel grooter.

Tot staving daarvan, wijzen wij op de aanmerking van den Minister van Vervoer in zijn voordracht van 28 Maart, voor de « Société d'Économie politique », waarbij hij deed uitschijnen dat, spijs de crisis en de concurrentie van de baan, het aantal kilometers-reizigers in 1932 hooger was dan in 1913, terwijl de afnemning gevoelig is bij de koopwaren.

Niemand trouwens betwist dat, vergeleken met den bouw van metalenwagens (665 millioen) of de toepassing van den Westinghouse-rem op de pakwagens die 450 millioen zullen kosten, verrichtingen waartoe de Nationale Maatschappij zonder aarzelen heeft besloten, de verwezenlijking van de M. E. B. een even hoog productie-vermogen heeft als dit van de overige beperkt was.

Een vergelijking met het tweede wegefonds van 800 miljoen en de aanvulling van de dotatie van het fonds der groote waterwerken : 1,800 miljoen, komt tot hetzelfde besluit. In beide gevallen benadert de uitgave van dichtbij de renteloze belegging en, om haar te rechtvaardigen, moet men wijzen op het begrip van algemeen belang. Het inrichten van de M. E. B. draagt dit karakter van buitengewone tusschenkomst niet en, door haar rentabiliteit, kan zij worden gerangschikt onder de normale verrichtingen van een bedrijf dat met den vooruitgang gelijken tred houdt.

Met de electrificatie van de M. E. B. voor te staan, is uw verslaggever afgeweken van de chronologische volgorde door de heeren Richard en Lambert voorgesteld die als aanvang van de electrificatie de lijnen van Luxemburg en de Ourthe overwegen.

Tusschen hem en beide personaliteiten bestaat daaromtrent niet het geringst meeningverschil; dezen houden zich vooral aan het beginsel zelf van de electrificatie en betwijfelen geenszins hare uiterst spoedige veralgemeening, den dag waarop, om het even waar, een redelijke proef zal worden genomen.

Zoo uw verslaggever de voorkeur gaf aan het reizigersnet, dan is dat wegens zijne rampspoedige exploitatie en omdat, van een financieel standpunt uit, zulks een toeneming van ontvangsten in het vooruitzicht stelt.

De electrificatie van het goederennet daarentegen heeft voor grondslag de afneming van de exploitatie-uitgaven; door de algemeene crisis en de inzinking van het internationaal ruilverkeer die de ontvangsten doen afnemen, is de mogelijkheid van bezuiniging tevens geslonken; doch er kan geen sprake zijn van af te zien van de electrificatie der Luxemburg- en Ourthelijnen en, zooals sommige stoomlocomotievenbouwers het voorstellen in een memorie die zij met dit doel deden opmaken.

In dit opzicht zult gij allicht akkoord gaan met uw verslaggever dat dit geschil niet door ons moet worden beslecht en dat men zich moet verlaten op bevoegde deskundigen.

Dr Hubert Stockar, technisch adviseur van de Zwitsersche Bondsspoorwegen, voor deze opdracht speciaal aangewezen door den Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij en wegens zijn ambt wel geplaatst om haar onpartijdig te vervullen, wijst op de prachtige verdieping en de merkwaardige bevoegdheid van de studie der heeren Richard en Lambert, en besluit dat zij bewijzen dat de Luxemburg-Ourthelijnen met een volledig technisch welslagen kunnen worden geëlectriceerd en dat een beslist gunstige bezuiniging daarvan mag worden verwacht.

Met verrassing trouwens hoort men de voorstanders van de stoomtractie verklaren dat deze met haar verbeterd bestaande materieel en vooral met een nieuw geperfectionneerd materieel, bij machte zou zijn met minder kosten dan de electrificatie, wegens de aanzienlijke beleggingen, de exploitatie te doen.

Waarom, vermits dit het geval is, hebben zij niet vroeger hunne verbeteringen toegepast en, zoo zij het werkelijk kunnen, waarom hebben zij de exploitatie van den reizigersdienst niet gered door middel van den storm?

De grond van de zaak zal nog lang de aandacht vestigen van de technici en de bestuurders der spoorwegmaatschappijen.

In den strijd tusschen stoom en elektrische energie, is niet al het verlies aan den eenen kant en al de winst aan den anderen.

Bij avarij heeft de stoomtractie het voordeel van een zelfstandigen motor; de superioriteit daarentegen aan kracht, snelheid en soepelheid zal eigenschap

zijn van de elektrische motoren die een bestendige en onuitputbare energie bij de Centrale afnemen, terwijl de stoomlocomotief slechts een rollenden haard bezit waarvoor zij water en brandstof moet meevoeren.

Nooit zal daarbij de stoom het comfort en de verlaging der onderhoudskosten verzekeren, die de verdwijning van rook en sintels met zich meebrengt.

De productie van elektrische energie staat pas in de kinderschoenen; latere verbeteringen zullen er geleidelijk den prijs van doen dalen.

Van stonden aan stellen de mogelijkheid in de ketels der centrales de laatste categorie kolenstof te verbranden en de wederbenutting van het hoogovengas de thermische centrales in een technisch even gunstigen toestand als de hydraulische centrales.

Een ruime benutting van electriciteit bij den spoorweg zal hare benutting in andere bedrijven bevorderen en daaruit zal een algemeene bezuiniging voor 's Lands productie voortspruiten.

Kortom zoo, in een zoo belangrijk vraagstuk als dit van de moderniseering en de herinrichting van den spoorweg, het past met terughouding en bezinking te handelen, toch lijkt het dat de nieuwe weg, de vooruitgang die het tekort aanvult en een factor van welvaart is, moet worden gezocht in den opgang van een nieuwe ontdekking veeleer dan in de aanpassing van een verouderd middel. In den strijd tusschen stoom en elektrische energie, heeft de eerste voor haar het verleden en zal de tweede de toekomst hebben; technici en practici moeten zich daar onverwijld bij aansluiten.

HOOFDSTUK III.

DE NOORD-ZUIDVERBINDING.

« Het grootere en schoonere Brussel. »

De Noord-Zuidverbinding, dit scherp betwist en levendig bestreden vraagstuk — ondergaat het lot van al de groote werken van openbaar belang in België en in het buitenland!

Deze toestand kan zonder noodkreet behandeld worden.

Wanneer een ontwerp aan een hooger doel beantwoordt, kan de verwezenlijking ervan niet wegvallen. De tijd die de minderwaardige ontwerpen onmeedoogend opoffert, bekrachtigt de hogere opvattingen evenzeer als de technische vooruitgang hun uitvoering vergemakkelijkt. Dit is het geval met de Noord-Zuidverbinding.

§ 1. — De Noord-Zuidverbinding in 1903.

Bestudeerd en besproken tijdens de periode van financieel en bestuurs-evenwicht die, vóór den oorlog, het hoogtepunt kenschetste van den economischen toestand van het land, werd het ontwerp der Noord-Zuidverbinding, waaraan de naam van haar auteur, ingenieur Bruneel, gehecht blijft, bepaald aangenomen in 1903.

De verbinding Bruneel omvat den bouw van een rechtstreeksche aansluiting met zes sporen tusschen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, met een lengte van 3,056 meter.

Het voornaamste werk is een tunnel van 1,948 meter, onder den grond aangelegd in de helling van den Coudenberg en gaande van de Linneusstraat ten Noorden tot het Kapelleplein ten Zuiden.

De stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid worden aan de tunnel verbonden door een boven-viadukt met onderscheidenlijk 216 en 892 meter lengte.

In de Putterij-wijk, een centraal station met acht sporen.

De sporen van Schaarbeek naar Brussel-Noord en van Vorst naar Brussel-Zuid worden opgehoogd met gemiddeld 5^m50.

Overeenkomstig het programma vanaf den beginne ontworpen, heeft de Noord-Zuidverbinding een dubbel doel: een op spoorweggebied en een van urbanisatie.

Wat het spoorweggebied betreft, sluit de verbinding in het hart van het Belgisch spoornet de exploitatie aaneen van den reizigersdienst die in twee vakken gesneden is door de inrichting in kopstation van Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Met deze scheiding op te heffen heft zij terzelfdertijd de ontoereikendheid en de gevaren op van hun instellingen alsook de verspilling van materiaal en werkkrachten voor den terugrit.

Deze opvatting is gelijkaardig aan die welke, om insgelijks in het centrum van het net de aansluiting te verwezenlijken van de exploitatie van den goederendienst, den bouw deed ontwerpen van de lijn Schaarbeek-Halle, sedert verschillende jaren en met welk voordeel uitgevoerd!

De verbinding Bruneel vervangt de twee stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, met gedeeltelijke verbindingen, door drie stations: Noord, Zuid en Centraal, die elk over al de verbindingen van het land beschikken. Zij stelt dus al

de reizigers van Brussel of uit de provincie in de mogelijkheid in een der drie stations naar keuze in of uit te stappen, volgens de min of meer nabijgelegen ligging van hun woonplaats of van de plaats waar zij zaken hebben. Aan degenen die van trein veranderen, biedt zij al de aansluitingen in hetzelfde station, zonder de lading te breken.

Terzelfder tijd voldoet zij aan den wensch, vanaf den oorsprong van den spoorweg uitgedrukt, door het Gemeentebestuur van Brussel een station binnen de stad en gemakkelijke en talrijke aansluitingen met de provincie te hebben.

Het doel van urbanisatie is niet minder belangrijk dan dit op spoorweggebied.

Daar de uitvoering der spoorwerken aanzienlijke sloopingën vergt, namelijk deze van de Putterij-wijk, moet de wederopbouw van deze wijk, gevoegd bij dien van den Kunstberg, overeenkomstig de inzichten van Leopold II, voor Brussel de wijziging mogelijk maken van de kom der hoofdstad en de oprichting van een bouwkundig en monumentaal complex.

Het vreeselijkste van de onvoorziene gevallen — de oorlog en de na-oorlog — hebben de werken doen onderbreken en hun voltooiing in het gedrang gebracht.

De Senaat heeft in 1928 een voorstel tot verzaking van de verbinding, aan het Parlement voorgelegd, met een aanzienlijke meerderheid verworpen.

Sedertdien heeft de Stad Brussel verschillende herroepbare wegwerken uitgevoerd in de Putterij en in de Sint-Elisabethwijk.

Ondanks al deze gebeurtenissen blijft het ontwerp Bruneel steeds bestaan en zijn juridisch statuut blijft geregeld door de overeenkomst-wet van 1903, waarbij de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding voorzien en tegenover alle betrokken partijen het eigendomsregime der onteigende gronden bepaald wordt.

Indien men een dertigjarige vertraging moet betreuren, toch heeft deze aarzeling de verdienste van het ontwerp in niets aangetast; het is zelfs toegezien voor deze twee doeleinden, spoorwegexploitatie en urbanisatie, verbeteringen en uitbreidingen te voorzien die niet konden uitgevoerd worden indien de verwezenlijking vroeger had plaats gehad.

§ 2. — De Noord-Zuidverbinding in 1933.

A. — *Het standpunt van den spoorweg.*

Op spoorweggebied had het ontwerp Bruneel, tengevolge van den datum van het plan, technisch een zwakke zijde: daar de exploitatie met stoom een moeilijke verluchting voor gevolg had, alsook het ongemak van den rook en de kolenslakken, waaraan men had meenen te verhelpen bij middel van de elektrische tractoren, in elk kopstation aan en af te haken. Thans mag men de rechtstreeksche elektrische stuwkracht in overweging nemen, in aansluiting met de lijn Brussel-Antwerpen en de volgende electrificaties van het net.

In die voorwaarden wordt de Noord-Zuidverbinding de onderneming die gepaard gaat met den bouw van den « Métropolitain électrique de Belgique »; zij vullen elkander aan, staan in onderling verband en de eene sluit den andere in.

Want in den bouw van de « Métropolitain Électrique », wordt de verbinding de algemeene aansluiting, waar al de reizigerslijnen die te Brussel uitloopen samenloopen; zij is de ruggegraat van den Electriscen Super-tramway, hetgeen in de XX^e eeuw de exploitatie moet zijn van de reizigers in het centrum van het net der geëlectriceerde Belgische spoorwegen.

I. – INTERNATIONALE TREINEN

Aat, Brussel-Zuid, Centrale Halte, Brussel-Noord
naar de provincie en terug.

III. — URBANE EN SUBURBANE METRO

Stations : Vilvoorde, Haren, Schaerbeek, Brussel-Noord, Brussel-Congres, Centrale Halte, Brussel-Kapel, Brussel-Zuid, Vorst, Ruisbroek, Lot, Bui-zingen, Halle.

Electrisch uitgerust en voorzien van een automatischen blok, zouden de zes sporen der verbinding voor immer de stations van Brussel-Noord en van Brussel-Zuid ontlasten, en doorgang verleenen aan een onbeperkt aantal treinen :

1^o *De Internationale treinen* : Parijs-Brussel-Amsterdam, Londen-Brussel-Berlijn, Londen-Brussel-Bazel, die heden omrijden langs het ringspoor en, dank zij de verbinding en de rechtstreeksche lijn Gent-Sint-Pieters-Brussel-Zuid, voortaan alle zullen stilstaan aan beide Noord- en Zuidstations zonder nog het ongemak van verandering van tractie te ondergaan;

2^o *De Interprovinciale Metro's* : Brussel-Antwerpen, Brussel-Namen, Brussel-Gent, Brussel-Charleroi, Brussel-Bergen, Brussel-Ath, Brussel-Tienen (naar Luik) en omgekeerd, die binnen dertig minuten rijden van elk terminuspunt in de provincie naar Brussel en door en voorbij Brussel hun rit voortzetten binnen denzelfden tijd van dertig minuten, tot aan het tegenovergesteld eindpunt.

Op het vak Brussel-Gent kan het verkeer als omrit ingericht worden dank zij het bestaan van de dubbele lijn.

3^o *De Metro's-Stad en omgeving* bedienen het centrum van de stad, de Brusselsche agglomeratie en de Zennevallei : Stations Vilvoorde, Haren, Schaarbeek, Brussel-Noord, Brussel-Congres, Centrale Halte, Brussel-Kapel, Brussel-Zuid, Vorst, Ruisbroek, Lot, Buisingen, Halle.

Geen tijdelijke uurregelingen meer die de raadpleging van een treinboek vergen, doch niets meer dan vaste uren, die plaats vinden op een enkel blad papier, met tusschenruimten van dertig minuten, twintig minuten en het is zelfs te hopen tien minuten. Volgens het uur en de drukte van het verkeer, hebben de treinen twee, vier, zes of acht rijtuigen met het beste comfort.

Zijn geroepen voordeel te halen uit deze fundamenteele herinrichting van het Belgisch spoorwegbedrijf, al de reizigers van het land zonder uitzondering van Brussel of van de provincie, met inbegrip namelijk van de werklieden-abonnenten die thans voor een groot deel worden weggeschoven naar het station Brussel-Groendreef of de stations van den omtrek, stelsel dat hen van alle aansluiting berooft (1).

Brussel en zijn agglomeratie dat door zijn ontoereikende bevolking in den toestand van « tangente-metro » zou gehandhaafd zijn, zal aldus een nationaal « metropolitain » bezitten, die op groote schaal het **grootere Brussel** verwezenlijkt door al zijn burgemeesters overwogen naar het beeld van de groote wereldsteden Parijs, Londen, Berlijn, New-York,

Hoeveel andere voorbeelden nog van verbindingen en penetratiesporen aangelegd of ontworpen in andere hoofdsteden, ten koste van groote werken : Tokio, Warschau, Buenos-Aires, Quebec, Kopenhagen, Oslo, Rome, enz.

Te Tokio, Noord-Zuidverbinding als te Brussel, van 3 kilometer en half lengte in bovengeviaduct, gaande van Ueno-Noord naar Tokio-Zuid, electrische exploitatie in verband met de suburbane lijnen en onder meer met de haven van Yokohama, die de electrische bloktrein in 25 minuten bereikt.

Te Warschau, ondanks allerhande spoedeischede werken, heeft de Poolse Regeering de voorkeur gegeven aan de transversale Warschau, tot vervanging van den ringspoorweg van 13,5 kilometer door een Oost-Westverbinding van

(1) Dit gemak Brussel te doorkruisen zal den besten invloed hebben op de nationale arbeidsbeurs en de mogelijkheden van indienstneming.

4,300 meter. Voornaamste kunstwerken : een tunnel van 1,200 meter onder het centrum der stad en een brug over de Weichsel van 450 meter. De transversale was klaar einde Juli en werd in dienst gesteld. Blijft nog te voltooien het centraal station, waarvan de grondvesten werden gelegd door de « Société des Pieux Franki », en nog te electrificeeren de spoorwegknoop van Warschau, waarvoor een Engelsch consortium 60 millioen zloty heeft voorgesloten.

Te Buenos-Aires strekt de centrale Argentijnsche spoorweg zich door het centrum van de stad uit tot de haven op de Rio de la Plata aangelegd, langs een ondergrondsche lijn van 9 kilometer lang, die jaarlijks 33 millioen reizigers vervoert. Een andere ondergrondsche lijn, 6,800 meter lang, loopt van de stations Caballito en Once (Oosterspoorweg) naar de Plaza de Mayo, handelscentrum bij de haven; zij vervoert jaarlijks 60 millioen reizigers. Een derde lijn, 4,800 meter lang, bestemd om de beide stations Retiro (Central Argentin) en Constitucion (Zuiderspoorweg) te verbinden, langs de Plaza de Mayo, is in aanleg en men voorziet een vervoer van 40 millioen reizigers.

Te Quebec werd een verbinding, waarvan het voornaamste werk een tunnel is van 1,800 meter, geboord door de historische rots waarop de stad werd gebouwd, aangelegd om het net van de Canadian Pacific te verbinden met de nieuwe kaaien op den oever van den Saint-Laurent, voor de rechtstreeksche aanmeering van de groote transatlantiekers, model Empress of Britain.

Te Kopenhagen bedraagt de verbinding een tunnel van 1,500 meter, met vier sporen, die het Centraal Station met het Oost-station verbindt; een tusschenhalte werd halverwege gebouwd. Het werk was klaar in 1917 en wordt sedertdien met stoom geëxploiteerd. Een onlangs aangenomen wet heeft tot de electrificatie van de verbinding en het net rond de stad besloten; de eerste sector wordt in de lente 1934 in dienst gesteld.

Te Oslo doet de onderneming zich voor als een binnensteedsche penetratie; zij bedraagt een tunnel van 2 kilometer in de rots, gaande van de peripherie tot het Nationaal Theater en die moet verlengd worden tot de banken- en zakenwijk. Bestemd om de villawijken met het centrum der stad te verbinden en op Zondagen den uittocht der sportbeoefenaars te bevorderen, wordt de verbinding electrisch geëxploiteerd. Zij had grooten bijval en bezorgt aan de electrische lijnen in de banwijdte, die daarbij aansluiten, een verhooging van verkeer van 5 millioen reizigers per jaar.

Te Rome is de Zuid-Noordverbinding, als te Brussel, een hoofdbestanddeel van het regelingsplan ontworpen door Mussolini om het moderne Rome aan te leggen dat — met behoud van zijn antieke waarden — daaraan zou toevoegen de nieuwere inrichtingen op het gebied van vervoer, hygiene, gezonde woningen, en architectonische complexen, groen, parken, panoramas, enz. Het spoorwegplan voorziet drie stations: stazione Flaminia (Noord), stazione Roma Termini (ondergrondsche centrum) en stazione Cassilina. De beide eerste zijn door een tunnel verbonden die door de as van de stad gaat. De verbinding moet dienen voor gemeenschappelijke vertakking voor de drie Noorderlijnen (Florence, Ancona, Genua) en de drie Zuidetlijnen (Sulmona, Napels via Cassino en Napels snelvervoer).

Ten overstaan van deze verwezenlijking en van deze programma's van modernisatie staat de geëlectrificeerde verbinding Bruneel beneden geen enkel andere, doch men moet ze voortzetten.

B. — *Het urbanistiek standpunt*

In spoorweg- en in urbanisatieopzicht hebben de sedert 1903 vervlogen jaren het ontwerp Bruneel een grondige evolutie doen ondergaan, zijn doel verruimd en zijn mogelijkheid uitgebreid.

Wegens de vermeerdering der verplaatsingen, hun veralgemeening in al de klassen der maatschappij en het druk gebruik van de auto, is, naar het voorbeeld van Rome dat ik vermeldde, het uitgangspunt van het programma van urbanisatie de eerste verplichting van een stad die zich bij het huidig bestaan wil aanpassen, de inrichting van haar vervoermiddelen en het aanleggen van gepaste wegen.

De Electriscbe Metropolitain van België en de Verbinding samen bezorgen in dit opzicht aan de hoofdstad de medewerking van het machtigste vervoermiddel (1). Deze nieuwe dienst is bij machte de reizigers van geheel het land rechtstreeks te brengen naar de voornaamste centra van de agglomeratie, zonder ooit in gebreke te blijven, welke de dag of het aantal weze, en dit door een ondergrondschen weg, welke den weg aan de oppervlakte in evenredigheid verlicht.

Het vervoer per spoor, het eerste waarin naar den wensch der urbanisten moet voorzien worden, aldus geregeld zijnde, door een eeuwenoude oplossing, kunnen de stad en haar omgeving vrij beraadslagen over de inrichting van het vervoer boven den grond, een niet minder onoverkomelijke verplichting, want indien België het kruispunt is van West-Europa, zijn hoofdlijnen ten opzichte van het wegen- zooals van het spoornet gaan door Brussel.

De uitvoering van het ontwerp brengt insgelijks op gebied van het wegnnet een belangrijk voordeel.

De ophooging van de spoorlijnen met gemiddeld 5^m50 vanaf Schaarbeek tot Brussel-Noord en vanaf Brussel-Zuid tot Vorst, laat toe een bres te slaan in den chineeschen muur gevormd door het spoor op het peil van den grond, en al de doorgangen te openen die zich thans bevinden in de Allardstraat, Rogierstraat, Paleizenstraat, Paviljoenstraat (Noord); Theodoor Verhaegenstraat, Koninglaan Veeartsenstraat (Zuid).

De tocht door de Zennevallei geklemd in de gleuf tusschen de gevels der Noord- en Zuidstations, komt weer vrij op een lengte van 9 kilometer van Schaarbeek tot Vorst: wat de inrichting mogelijk maakt van verkeersstroomingen en het aanleggen van dwarslijnen van groote verbinding.

(1) Een studie van den heer Haerens, reeds aangehaald in mijn verslag van 1932, heeft de respectieve waarde van de verschillende vervoermiddelen vergeleken :

	Métropolitain de Paris.	Tram 1 wagen 1 bijwagen.	Autobus 47 plaatsen.	Trolley- bus.	Private toerautos.	Private stadsautos en taxis.
Personen vervoerd per uur . . .	28,700	14,400	6,800	2,100	2,900	1,500
Kilometerplaatsen per uur . . .	632,000	187,200	88,500	27,300	109,000	22,500
Ingenomen wegruim- te per voertuig .	nul (eigen weg)	43 ^m 10	20 ^m 65	20 ^m 65	6 ^m 40	6 ^m 40
Ingenomen weg- ruimte per reiziger	nul (eigen weg)	0 ^m 36	0 ^m 44	0 ^m 36	4 ^m 25	4 ^m 25

Een passende oplossing wat betreft de huidige vereischten van de spoor- en wegverbindingen eensdeels, is het eigenlijk urbanisatiedoel van het ontwerp Bruneel, 't is te zeggen de oprichting van een nieuwe wijk in de Putterij, ook anderdeels gediend door de radikale omwerking der electrificatie.

Het centrale station van voorheen, met zijn uitgangen voor rook, zijn glazen hall van een halve hectare en zijn inrichtingen boven den grond, verdwijnt om plaats te maken voor een ondergrondsche halte waarvan niets meer het bestaan aanduidt op het peil der straten.

De plans en de beschrijving ervan werden geleverd in mijn verslag over de begroting van 1932.

Zonder eenigerlei inkrimping te ondergaan op spoorgebied, en met zelfs op dat gebied toekomstmogelijkheden te leveren, waarover ik wensch later te mogen uitweiden, is de nieuwe ondergrondsche halte van het type dat in eere is in het buitenland, namelijk « Piccadilly Circus » te Londen, de « Gare de l'Opéra », te Parijs.

Naar het voorbeeld van die stations, zal zij het hart zijn van het handelsleven der stad en een groot aantal reizigers bedienen die te voet en zonder reisgoed naar hun bezigheid of naar het centrum van de zaken gaan, zooals Regentstreet, Oxfordstreet, de Operawijk en de Madeleine.

De inrichting van de halte onder den grond doet boven den grond een oppervlakte van een halve hectare winnen, met een waarde van ongeveer 30 millioen, en laat bovendien toe er een centraal gebouw op te richten voor elke passende bestemming, doch met van er het voornaamste werk van te maken voor den wederopbouw van de Putterijwijk.

In die omstandigheden ligt de heropbouw van de Putterij nog vollediger verbonden met de uitvoering van den Kunstberg, daar de verwezenlijking van beide ontwerpen in werkelijkheid *het schooner Brussel* uitmaakt door Leopold II in zijn geniaal plan voorzien.

Om de Italiaansche eenheid te vieren heeft Mussolini zich voorgenomen, naast het Antieke Rome en het Middeleeuwsche Rome, het Moderne Rome te doen verrijzen.

Is dergelijke droom aan België ontzegd? Kan het het monumentale complex van de Putterij en den Kunstberg niet oprichten met de tweevoudige bedoeling de wilsbeschikking van den grooten Koning uit te voeren en van dat werk het Nationaal Oorlogsmemoriaal te maken? De moderne bouwkunde is ver genoeg gevorderd en heeft genoeg begrip van de massale verhoudingen om dit grootsch werk uit te voeren (1).

Het schooner Brussel, dat het programma van 1903 beperkte tot de Putterij, wordt nog aangevuld, dank zij nieuwe studiën sedertdien aangevat, door een aanvullende urbanisatie met aanleg van een groote laan, gelegen halverwege de helling en gaande van de Kruidtuinlaan naar de Putterij en van de Putterij naar het Kapelleplein in de benaderende as van de tunnel van de Verbinding die onder den grond zou lopen.

Het is nu evenwel niet mogelijk over dit tracé nauwkeuriger inlichtingen te verstrekken, daar het Brusselsch Schepencollege geen gevolg heeft gegeven aan de eenparig door den Gemeenteraad genomen beslissing, ter vergadering van 5 October 1931 en waarbij het College gelast wordt de inrichting te bestudeeren

(1) De mogelijkheid van zijne uitvoering sluit evenwel in zich het afzien van de traditioneele verkavelingen der landmeters en het afwachten van de toelating tot bouwen.

van een openbaren wedstrijd voor het opmaken van een wegenplan aan te leggen op de met het oog op de Verbinding onteigende gronden 1^o tusschen de Zuidlaan en de Putterij en 2^o tusschen deze wijk en de Kruidtuinlaan (1).

Steeds van een urbanistiek standpunt uit, had ik de gelegenheid te wijzen, in mijn verslag van vorig jaar, op het feit dat de voltooiing van de Noord-Zuid-Verbinding toelaten zou de Groendreefstatie, deze kruk van het Noordstation, buiten dienst te stellen en de zeven hectaren oppervlakte die zij beslaat in te lijven bij den ombouw van de wijk der haveninrichtingen.

Dit voorstel werd, meen ik, gunstig onthaald door het gemeentebestuur van Brussel. De beschikbaarheid dezer gronden is onmisbaar om de Groendreef te herklasseeren en er een grootschen verkeersweg van te maken tusschen beide distrikten der stad.

Laatste overweging van urbanistieken aard, waarop ik reeds wees in mijn vorig verslag omtrent de ophooging van het Noord- en van het Zuidstation : de mogelijkheid tot ombouwen in handelshuizen van den gewonnen grond en van de onder-sporen gelegen langs de aan den spoorweg belendende straten vanaf Schaarbeek tot Brussel-Noord en vanaf Brussel-Zuid tot aan Vorst.

De gevelbreedte die aldus tot stand kon komen, zou 700 meter bedragen in de Brabant-, Aarschot- en Vooruitgangstraten, op het grondgebied van Sint-Joost en Schaarbeek, en 600 meter op de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat, op het gebied van Sint-Gillis en Anderlecht.

Deze benutting was niet overwogen in 1903; het ware nochtans een al te simplistisch procédé en een al te bondige uitvoering zoo men het baanvlak van den opgehoogden spoorweg eenvormig zou aanvullen zonder, daarlangs, straten met handelshuizen te voorzien die naar believen onder open arkaden konden worden ingericht.

In die omstandigheden zouden de inrichtingen van de Grondwetplaats, eens voltooid en ter beschikking van den handel gesteld, de aanvang worden van een gecommmercialiseerde Fonsnylaan, een ontwerp dat niet te stoutmoedig is; de aankomst te Brussel-Zuid van sommige treinen van de kust en uit het Kortrijksche heeft deze wijk doen heropleven. Zij zou geheel welvarend worden den dag waarop de treinen die in de hoofdstad aankomen langs Brussel-Zuid zouden rijden. Zelfde vooruitzicht voor Brussel-Noord. De geëlectriceerde verbinding zou van Brussel een aantrekkingscentrum voor het geheele land worden. De beide stations, Zuid en Noord, bezitten al de diensten : reisgoed, enz. en zouden dus kunnen blijven voorzien in het eigenlijk internationaal reizigers-verkeer.

C. — *Het technisch standpunt.*

De evolutie van de Bruneel-Verbinding, van uit een technisch oogpunt, is niet geringer dan van uit een spoorweg- en urbanistiek oogpunt.

In 1903 kon de aanwending van toen nog nieuwere technische procédés zekere vrees rechtvaardigen.

Thans zou het herhalen van de opwerpingen, waarvan de openbare meening zat was : instorting van de torens van Sinter-Goedele, kwelmsand, enz., iedereen doen glimlachen en geen ander gevolg hebben dan de totale onkunde hunner stellers bewijzen.

(1) Zouden eveneens begrepen worden in de zone afhangende van de nieuwe middenlaan, de gronden van Sint-Jans-Gasthuis, waarvan onze collega de heer Catteau, Schepen van Weldadigheid en Sociale Werken te Brussel, ter vergadering van den Gemeenteraad van 31 Juli j.l. zegde « dat deze inrichting voorgoed was opgegeven en onverbiddelijk zou worden gesloopt ».

Een enkele verwijzing volstaat hier : de roemvolle voltooiing door de « Société anonyme des Pieux Franki » van de beide Scheldetunnels (voertuigen en voetgangers), voltooid binnen een termijn van twee jaar, met een voorsprong van zestien maand op den datum bij de aanbesteding voorzien, wat mag vergeleken worden met het boren, in de Vereenigde Staten, van de « Holland-Tunnel », te New-York.

Dit technisch kunststuk is een aanbeveling voor België op het stuk van de meest belangrijke werken in de wereld uit te voeren; al de moderne procédés werden aangewend met een volslagen bijval : verlaging van de waterlaag, heien van metalen en cementen heipalen, bevriering, schildwerk met en zonder perslucht, verluchting en ventileering, centrale controle-kabien, enz. (1).

Wat de verbindingstunnel betreft, vergeleken met de ingenieursprestaties te Antwerpen, gaat zijne uitvoering de bevoegdheid van een ervaren aannemer niet te boven, zij vergt ten hoogste het verlagen van de waterlaag en het heien. Het schildwerk zonder perslucht zal slechts noodig zijn zoo men sommige sloopwerken wil vermijden — het benuttigen van de Sinter-Goedelestraat, bij voorbeeld — om het verkeer niet te belemmeren.

Deze aanduidingen stellen mij in de gelegenheid te zeggen dat, wegens de verdachtmakingen en de vooroordeelen tegen de verbinding, de openbare meening zich nooit juist rekenschap heeft gegeven van de technische strekking van het werk.

Het programma daarvan is nochtans niet ingewikkeld, het zal slechts gaan over het bedelven onder den grond van drie groote kanaliseeringen in beton.

Heeft nu de Stad Brussel ooit eenig nadeel ondervonden van den doorgang onder de groote lanen van de Zenneschachten? Ondervindt zij er thans van de autobergplaatsen onder de Kardinaal Mercierstraat en belendende straten? De aldaar sluimerende autos hinderen niemand. Dit zal ook gelden voor het binnenverkeer van de verbinding, vrij van stoom en rook, en ofschoon hij het meest drukke spoorwegverkeer van het land kunne vertegenwoordigen.

Deze vermelding in verband met het technisch uitzicht van het vraagstuk, stelt mij eveneens in de gelegenheid een inlichting te verstrekken betreffende de inrichting van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

Zoo niets volstrekt is op het stuk van feiten, dan schijnen thans de stations met twee verdiepingen of twee peilen in de gunst te vallen; onder de jongste wijzen wij op het station van Milaan en de « Gare de l'Est », te Parijs. Zij maken de inrichting van talrijke diensten mogelijk onder de sporen en laten namelijk toe aldaar de vervoermiddelen per baan aan te brengen en te concentreren, publieke en private autos, trams, autobussen, enz. Wat het reizigersverkeer betreft, onaangezien de trappen en liften, zijn de « escalators » thans zoo algemeen in gebruik gekomen dat men daarop geen nadruk meer hoeft te leggen (2).

De ophooging van de sporen zou, zoowel te Brussel-Noord als te Brussel-Zuid, de inrichting toelaten van twee gemakkelijke en zeer gunstige verdiepingen. Een hogere verdieping op zuilen brengt geen gevaar mede en kost weinig, terwijl het ondergronds graven van een onderverdieping zooniet zeer bezwaar-

(1) De openbare meening is voor deze technische overwinning niet onverschillig gebleven. Talrijk en begeesterd waren diegenen die na de voorloopige inhuldiging, de voordrachten met lichtbeelden bijwoonden, te Brussel ingericht door de Société Franki in de groote zaal van het Paleis voor Fraaie Kunsten en in de bioscoop op de Brouckereplaats. Het is buiten kijf dat, bij de plechtige inhuldiging in September, het geheele land zich bij de plichtigheid aansluiten zal in een algemeen gevoelen van bewondering en trots.

(2) Te Londen, in verschillende *undergrundstations*, dalen de *escalators* 45 meter diep. Die van de tunnel voor voetgangers te Antwerpen gaan ook 135 meter diep.

lijk, althans zeer duur is (1). Wat betreft de oppervlakte, elk station zou over twee groote toegangen beschikken, metende in Noord 120 meter breedte op 500 diepte en, in Zuid, 200 meter breedte eveneens op 500 meter diepte.

En vermits thans vliegtuigen neerkomen aan boord van een pantserschip, mag men wel de mogelijkheid voorzien van een derde boventerras voor het luchtstation. De samenschakeling der vervoermiddelen hangt eerst en vooral van hynne concentratie en van de voorziening der naaste toekomst af.

D. — *Het financieel standpunt.*

De tegenwoordige toestand van het vraagstuk Noord-Zuidverbinding is in financieel opzicht niet minder gunstig.

Steeds begaan met dezen factor, die steeds beslissend en in crisistijd van het hoogste belang is, wijdde ik daaraan in mijn vorig verslag een overwegende plaats.

Ik heb daarin de kosten van de onderneming berekend en bewezen :

1^o Dat de Noord-Zuidverbinding een uitgave van nationale uitrusting is, met een eigen rendearing, zonder verplichte tusschenkomst van den factor van algemeen nut en 2^o dat, zoo volgens een verplichting die gemeen is aan elk werk van algemeen nut, men om haar uit te voeren tot een leening zou moeten overgaan, de verbinding het voordeel genoot van dezen voor het oogenblik eenigen toestand dat zij eigen bezit en eigen inkomsten heeft, die veel verder strekken dan de afschrijving en de rente van het noodige kapitaal.

Ik zou dit verslag dus nutteloos rekken met dit andermaal uiteen te zetten en ik zal mij dus bepalen bij enkele bijzondere aanwijzingen.

E. — *De Nationale Maatschappij voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding.*

Om te slagen en de Verbinding te voltooiën, stelde ik in mijn vorig verslag voor, een bijzonder organisme van algemeen nut tot stand te brengen onder de benaming : **la Société nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.**

Wegens de talrijke betrokken openbare besturen : Staat, Stad Brussel, gemeenten Sint-Joost en Sint-Gillis, Nationale Spoorwegmaatschappij, schijnt dit voorstel geboden om eenheid van leiding te verzekeren.

Het kan wijzen op belangrijke precedënten als de jongste, namelijk de *Intercommunale Maatschappij van den Linker Scheldeoever*, te Antwerpen, opgericht in Mei 1929, dat twee tunnels heeft weten uit te voeren met evenveel snelheid als welslagen en hare zending voortzet door de inrichting van een grooten wedstrijd van urbanisatie, voor de exploitatie van den linkeroever (2).

(1) Dit blijkt ten overvloede uit den bouw van de tunnel op de Rogierplaats, tusschen het opgehoogd gedeelte van deze plaats en de magazijnen van de « Bon Marché ».

(2) **Statuten van de Intercommunale Maatschappij van den Linkeroever der Schelde. — Wet van 8 Mei 1929.**

De Maatschappij wordt opgericht tusschen den Staat, de provinciën Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de steden Antwerpen en Sint-Niklaas, de gemeenten Zwijndrecht, Melsele, Beveren en Burgt.

Zij heeft voor doel het aanleggen, het onderhouden en het exploiteeren van een tunnel onder de Schelde alsook het productief en te gelde maken van de gronden van den linkeroever.

Het kapitaal wordt vastgesteld op tien milliarden, voor de helft onderschreven door den Staat, en voor de wederhelft door de overige deelnemers.

De Staat geeft kosteloos als inbreng de onteigende gronden in den Borgerweertpolder.

De Maatschappij wordt gemachtigd weggelden te innen. De deelnemende openbare besturen doen eveneens afstand van het accres der belastingen alsook van de mutatierechten tusschen levenden te innen in de geurbaniseerde zone.

De Staat stelt zijn ambtenaren ter beschikking van de Maatschappij die beheerd wordt door een raad enkel samengesteld uit afgevaardigden der openbare besturen.

De Maatschappij wordt gemachtigd een leening aan te gaan ten beloop van 500 millioen, met waarborg vanwege de openbare besturen.

De tunnel voor voertuigen kostte 226,500,000 frank; die voor voetgangers 46,500,000 frank; de onteigeningen 31,800,000 frank.

Het voorstel levert daarentegen — in financieel opzicht, dat ons thans bezig houdt — een schijnbaar bezwaar op; het legt ten laste van het nieuw organisme de totale uitgave, met inbegrip van die welke de Nationale Maatschappij te dragen heeft voor den ombouw van de Noord- en Zuidstations, de verbinding kome er al dan niet.

Ik heb niet gearzeld aldus te handelen en de kosten van de onderneming eens en voor goed aan te geven, omdat deze handelwijze mij vlugger en juister toeschijnt aan de onbepaalde en achtereenvolgende schijven, en omdat indien een belangrijke verlichting daarvan het gevolg is voor de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, de Staat bij batig saldo er alleen de winst van heeft.

De indruk verwekt door de aanduiding van een cijfer is van geen belang, zoo de activa van de verrichting tegen de passiva opwegen en zoo de ontvangsten geheel de uitgaven dekken.

Mijn verslag over 1932 vermeldde als kosten van al de werken in verband met de Verbinding, met inbegrip van tunnel, viaducts, ophooging van de sporen, ombouw van de Noord- en Zuidstations, bijkomende werken een globale raming van 500 millioen, verdeeld als volgt :

1. Tunnel, centrale halte en viaduct bij Noord en Zuid . fr.	183,934,000
2. Ophooging der sporen van Schaarbeek tot Brussel-Noord.	52,200,000
3. Ophooging der sporen Van Brussel-Zuid tot Vorst. . . .	59,180,000
4. Bouw van winkels en bergplaatsen onder perrons en sporen te Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Grondwetplaats, enz. Onteigeningen te Sint-Joost	39,686,000
5. Terugbetaling aan de Stad Brussel van door haar gedane onteigeningen en uitgevoerde werken	15,000,000
6. Electrificatie der Verbinding	9,580,000
7. Inrichting van Brussel-Noord met of zonder verbinding (1)	108,800,000
8. Inrichting van Brussel-Zuid met of zonder verbinding (1) .	31,720,000
Totaal. . fr.	500,000,000

(2)

Deze raming overschrijdt aanzienlijk de tegenwoordige kosten.

Post n^r 5 uitgezonderd, die voortspruit uit een rekening *ex aequo et bono* met de Stad Brussel, is post n^r 1 de eenige die bij benadering juist is wat den tegenwoordigen prijs betreft; hij werd berekend volgens de prijzen van den aanbesteding-wedstrijd (1930) verminderd met 30 t. h.; een nieuwe vermindering is evenwel waarschijnlijk wegens een nieuwe inzinking van de prijzen der grondstoffen en de verbetering der technische methoden.

Daarentegen is een volledige herziening geboden van de posten 2, 3, 4, 7 en 8.

De raming daarvan geschiedde enkel op onvolledige en bondige opgaven en zonder eenige bekommring, op voorbeeld van Japan bij de Tokio-verbinding, zich tot het noodige te bepalen om het beginsel te doen zegevieren.

(1) De bijslag in geval van verbinding staat onder de n^{rs} 2 en 3.

(2) Bij niet tot stand komen van de Maatschappij voor de Volttooiing van de Verbinding, zouden posten 1 tot 5 ten laste komen van het Ministerie van Verkeerswezen, die van 6 tot 8 ten laste van de Nationale Maatschappij van Spoorwegen.

Zoo deze werken in hun geheel (2 tot 4 en 7 tot 8) werden herzien door practici, zich latend leiden door zuinigheidsoverwegingen van een goed huisvader en op grond van de hedendaagsche prijzen, dan ware het niet vermetel te rekenen met een vermindering van ten minste 100 millioen, zoodat de totale uitgave op 400 millioen zou worden gebracht.

Desondanks blijf ik bij een raming van 500 millioen voor de uitgave ten laste van de speciale maatschappij en van de door haar te sluiten leening, en behoud een vermoedelijke vermindering van 100 millioen als veiligheidsvoorziening.

Het spreekt eerst en vooral van zelfs dat de volledige som van 500 millioen niet vanaf den eersten dag vereischt is en dat de normale vooruitgang van de onderneming een krediet van slechts 125 tot 150 millioen per jaar vergt, over een termijn van vier jaar.

Hoofdzaak blijft evenwel dat men in het eigen bezit van de Noord-Zuid-verbinding het kapitaal terugvindt alsmede de renten en weggelden die de annuïteit tot delging van de leening dekken.

Voor de bijzonderheden verwijzend naar mijn uiteenzetting in 1932, breng ik de volgende punten in herinnering :

Aan kapitaal, heeft het onroerend domein van de verbinding een waarde van 242 millioen.

Deze raming werd gemaakt, na aftrek van 42 aren 43, toegekend aan de gemeente Sint-Joost, voor hare nieuwe wegen en van 3 hectaren 50, toegekend in dezelfde voorwaarden aan de Stad Brussel, die bovendien de 15 millioen krijgt, voor haar voorzien in de berekening der uitgaven.

Betreffende de grondwaarde van de Putterij, hebben verschillende vreemde firmas, die zich ter plaatse over de voorwaarden der onderneming kwamen vergewissen, steeds verklaard dat de valorisatie der gronden slechts mogelijk was mits uitvoering der Verbinding en de oprichting van een centrale halte, en dat, afgezien van deze onderstelling, de zaak voor hen van geen belang meer was.

De herverkoop van de gronden komt, volgens de ramingen van mijn vorig verslag, tot een beloop van 240 millioen tusschenbeide in de terugbetaling van de leening van 500 millioen, waarvan dus een overschot van 260 millioen te dekken blijft.

Dit bedrag vertegenwoordigt tegen 6 t. h. rente en met een uitzonderlijk spoedige afschrijving over veertig jaar, een annuïteit van $260,000,000 \times 0.0660154$ of 17,268,004 frank.

Om deze annuïteit te betalen, zou de *Nationale Maatschappij voor de Noord-Zuidverbinding* beschikken, volgens de cijfers van het reeds aangehaald verslag en de rechtvaardiging die daarvan werd gegeven, over de volgende jaarlijksche inkomsten :

1 ^o Huur der winkels, bergplaatsen en handelsinrichtingen ingelijfd bij of afhankelijk van de verbinding	fr.	1,330,000
2 ^o Plaatselijke belasting op de reizigers die een der stations benuttigen bij aankomst, vertrek of doorreis		16,085,000
	Fr.	17,415,000

Ontvangst zonder alea en met een verzekerde waardeverhooging, heeft de « plaatselijke belasting » de verdienste het financieel vraagstuk van de verbinding op te lossen; zij werd vermoedelijk deswege aan sommige kritieken blootgesteld waarover men moet heenstappen.

Dergelijke modaliteit wordt in Frankrijk toegepast, waar ik haar bestaan sedert onheugelijke tijden heb kunnen vaststellen; zij maakte den ombouw mogelijk van de grootste stations, onder meer te Parijs.

De formule is bovendien doeltreffend; dit rechtstreeksch en matig aandeel van de reizigers stelt de mogelijkheid open werken te ondernemen waarvan men zou moeten afzien, zoo de uitgave geheel ten laste van de openbare besturen zou vallen.

Wat elke betwisting uitsluit is de gematigheid van het overwogen bedrag : fr. 0.15 in derde klasse; fr. 0.30 in tweede klasse; fr. 0.45 in eerste klasse. Dat is beslist veel minder dan de prijs van het gemak, de tijdsbesparing en vermindering van andere kosten die ieder reiziger wint door de mogelijkheid een trein in een station naar keuze te kunnen nemen.

Afgezien van de volledige dekking van de te sluiten leening door een gelijktijdig inkomen aan kapitaal en renten, wijs ik andermaal op de mogelijkheid een aanvullend inkomen te vinden in een deelneming van de bijzondere Maatschappij der Verbinding aan de brutto ontvangsten der 3 kilometer vertakking. Zelfs met een gering procent, ware deze aanvulling van belang, daar de Verbinding de as vormt van den « Métropolitain Électrique de Belgique », en dit procent te bepalen zou zeer gemakkelijk zijn, daar de Regeering over de noodige bevoegdheid beschikt om het weggeld vast te stellen op de in concessie gegeven vervoerdiensten van minder dan 10 kilometer lengte. (Wet van 10 Mei 1862.)

Ik vermeld die aanvulling evenwel enkel voor memorie wegens het evenwicht tusschen ontvangsten en uitgaven van den bouw en met den wensch de totale exploitatie-ontvangst van de verbinding te behouden ten gunste van de Nationale Spoorwegmaatschappij.

Er bestaat nog een mogelijkheid van aanvullende ontvangst waarop ik in mijn verslag van vorig jaar niet heb gewezen en waarop mijn aandacht onlangs werd geroepen bij het onderzoek van de voorwaarden van oprichting van de *Intercommunale Maatschappij van den Linker-Scheldeoever*.

Een aanzienlijk inkomen voor deze Maatschappij bestaat in het afzien van het accres der belastingen op het vroeger cijfer, door de verschillende openbare besturen binnen den kring van de geurbaniseerde zone.

Niets zou beletten hetzelfde te doen voor de *Nationale Maatschappij voor de voltooiing der Verbinding*, doch andermaal vermeld ik dit inkomen voor memorie en laat ik de volledige winst der hoogere belastingen aan den Staat, de provincie en de gemeenten, daar de Maatschappij der Verbinding zonder dit inkomen haar lasten moet kunnen dekken.

Van uit een financieel oogpunt dus, evenals op het stuk van spoorweg en urbanisme, houdt de Noord-Zuidverbinding steeds stand, doch hare leer en haar programma zijn beter dan ooit : de electrificatie heeft haar doel omtooverd en haar wezen verbeterd.

F. — *Het parlementaire standpunt.*

Van uit een parlementair oogpunt, gelet op de eerste verwerping van het voorstel tot opgeving en buitendien op het huidig vermogen van de Noord-Zuidverbinding, hare waarde en haar verdienste met het oog op de herinrichting van de spoorwegen en de urbanisatie der hoofdstad, zou het indienen van een nieuw voorstel tot opgeving der werken geheel onwaarschijnlijk zijn. Mocht zij zich voordoen, dat ware een negatieve uitslag nog zekerder dan in 1928.

G. — *Het zedelijk standpunt.*

Gronden van zedijken aard staven ten slotte de overwegingen op het gebied der economie en der techniek, der spoorwegexploitatie en der bouwkunde die hierboven werden uiteengezet: de eer en de waardigheid van het land zijn verbonden met de voortzetting van de onderneming.

Een uitlating van Vauban, in herinnering gebracht bij de driehonderdste verjaring van dengene die de grootste Fransche ingenieur was, omschrijft dezen moreelen plicht in een lapidair volzin: *Tracht diegenen leugenachtig te maken die beweren dat men, in dit land, alles aanvangt en niets voltooit.*

Voltooiën! Hij die het vraagstuk volledig en grondig heeft bestudeerd, met al de gegevens is vertrouwd, en het dossier heeft onderzocht, erkent zonder moeite dat zoo de voorstanders van de Verbinding de verantwoordelijkheid voor de onderneming dragen, zij daarvan het hoofdbezwaar hadden opgelost wat betreft de openbare werken: de noodige onteigeningen verrichten en betalen.

Vóór den oorlog werd met dit doel in het hartje van de hoofdstad een oppervlakte onteigend van meer dan 16 hectaren, waarvoor meer dan 81 miljoen goudfrank betaald werd.

De oppervlakte der noodige gronden kan dus onmiddellijk aan de aannemers worden overgegeven en zoo moet worden overgegaan tot de bijkomende onteigening van zeven en twintig stroken op het gebied van Sint-Joost, dan is dit het gevolg van een lichte wijziging van het in 1921 uitgewerkte plan, voor den toegang tot de Noord-station, en gaat dit met geen enkel ernstig bezwaar gepaard, wegens de thans geldende vlugge procedure.

Met eenerzijds het viaduct te bouwen van het Kapelleplein naar de Argonnestraat, en met eveneens de uitgave te dekken, werd vóór den oorlog het werk goed aangesneden; de hoofdwerf, bestaande uit den tunnel, werd dicht bij het spoor gebracht. De aanbesteding-wedstrijd van 1930 verstrekt belangwekkende inlichtingen over den aanvang.

Het eenige bezwaar tegen de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding is van praktischen aard: het besluit gedaan te maken, geconcretiseerd in een zekere en onmiddellijke uitvoeringsformule.

§ 3. — **De bijzondere commissie van 1932.**

Om de formule na te vorschen en onder meer de verdienste te onderzoeken van het voorstel strekkende tot de oprichting van een bijzondere maatschappij van algemeen nut: **De Nationale Maatschappij voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding**, had de heer Van Isacker, toenmalig Minister van Verkeerswezen, bij ministerieel besluit van 21 April 1932, een Commissie ingesteld (1). Ongelukkig is deze met haar werk nog niet klaar.

Wegens de verandering zelf van den titularis van het Departement van Verkeerswezen en de billijke bezorgdheid van den nieuwen Minister van Verkeerswezen om de zaak persoonlijk te bestudeeren, werd de Bijzondere Commissie waarvan hij voorzitter is, slechts eenmaal bijeengeroepen, op 17 Maart jongstleden.

Hoewel er slechts die enkele vergadering was, leverde de gedachtenwisseling die er gevoerd werd het grootste belang op.

(1) De tekst van dit Besluit komt voor in de bijlagen van mijn verslag in 1932.

De geachte voorzitter van onze Commissie, de heer Segers, zette er de positieve uitzichten uiteen die het vraagstuk gekregen heeft : aanneming van het nieuwe wegenplan der Stad Brussel, aanleg van een laan Kruidtuin-Putterij-Kapel, met afstand van al de noodige in te nemen gronden; officieuze voorstellen voor de voltooiing van de Verbinding door verschillende Belgische en vreemde nijverheidsgroeperingen; voorkeur te geven aan een nationale maatschappij van openbaar belang door den Staat samen te stellen; voordeelen verleend aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ontheven van de verplichting op haar kosten de geschiktmaking te verwezenlijken van de Noord- en Zuidstations en die de concessie van een winstgevende vertakking ontvangt; wijziging van het technisch vraagstuk door de aanneming van de electrificatie.

De geachte Burgemeester van Brussel bracht zijnerzijds de volgende opmerkingen in het midden :

1^o Hij deed gelden dat, naar aanleiding van het avenant van 31 Juli 1932 tusschen de Regeering en de Stad Brussel gesloten, het wegeennet in de Putterij uitgevoerd een bestendig karakter had en dat de Stad aan een Commissie de verkaveling had opgedragen, met het oog op den wederverkoop van al de gronden gelegen ten Westen van de zoogezegde kromme straat, de gronden gelegen ten Oosten zouden voorloopig in hun huidige staat blijven liggen.

2^o Hij vroeg dat — welk besluit er ook zou getroffen worden — de werken niet vóór 1935 zouden aanvangen, opdat de Stad niet aan de bezoekers der Tentoonstelling zou aangeboden worden als een groot sloopingswerk, en voegde er bij dat nog 339 vaste goederen afgebroken en 27 moeten onteigend worden;

3^o Hij voegde er bij dat, in beginsel, de Stad Brussel niet voor of tegen de Verbinding is, hij deed uit naam der Stad Brussel het voorstel van een rechtstreeksche Noord-Zuidverbinding, met twee sporen, in de twee doorvaarten van de Zenne, wanneer deze aan hun bestemming kunnen onttrokken worden in 1935 na de voltooiing van de vaart van Charleroi.

De verklaringen van den geachten Burgemeester lokken bij uw verslaggever de volgende opmerkingen uit :

Het is juist dat het nieuwe tracé van het wegeennet uitgevoerd — te onbepaalden titel — in de Putterij door de Stad Brussel *feitelijk* als definitief kan beschouwd worden.

De verdedigers van de overeenkomst-wet van 1903 hebben de wijziging niet betwist en zullen dit niet doen, omdat zij voorstanders zijn van elken maatregel tot wederopbouw van de verwoeste gewesten en omdat deze wijziging geen enkel bezwaar meebrengt voor de voltooiing van de Verbinding; zij maakt zelfs de inrichting van de centrale halte mogelijk tegen veel gunstiger voorwaarden.

Uit deze officieuze instemming van hunnentwege, of uit het Koninklijk Besluit van 17 October 1932 tot goedkeuring van de nieuwe rooilijn echter de mogelijkheid afleiden een gedeelte der gronden van de Putterij te verkavelen en in openbaren verkoop te stellen, zonder de tusschenkomst van de Kamers en vóór hun goedkeuring, zulks mangelt aan allen rechtskundigen grondslag.

Het eigendomsregime van de Putterij en het kadaster zijn bepaald door de overeenkomst-wet van 1903, overeenkomstig het plan voorzien bij het eerste artikel.

Indien de Regeering en de Stad aan dit plan bijkomende wijzigingen kunnen aanbrengen, dan is het heel wat anders wat betreft een volledige verandering,

zooals de eenvoudige vergelijking van het oude (1903) en nieuwe (1932) tracé het doet uitschijnen.

In dezen nieuwen toestand geldt het mandaat niet waarbij de Stad gemachtigd wordt te verkoopen naarmate de werken vorderen en het is evenmin toegelaten te spreken van uitvoering der werken zoolang het voornaamste werk, 't is te zeggen dit waarvoor de onteigeningen gedaan werden, namelijk de Verbinding, niet wordt voortgezet.

Deze voorafgaande uitvoering van de verbinding, vooraleer te verkoopen, is bovendien, en welke ook de betrokken besturen zijn, de voorwaarde die moet vervuld worden tegenover de vroegere eigenaars die een recht op wederafstand hebben.

Om aan de gebeurlijkheid van een eisch van hunnentwege te ontsnappen, ontnam het ontwerp tot verzaking van de Verbinding hun het recht op wederafstand; een misbruikelijk middel vooral daar de toestand thans geheel verschilt, vermits er desbetreffend geen bijzondere wet voorhanden is.

In deze onzekerheid omtrent het eigendom van de goederen zoowel als omtrent de voltooiing van de Verbinding zelf te vervreemden, ware ver onder de waarde verkoopen en bevoordeelen speculanten.

Al de overeenkomsten gesloten tusschen de Regeering en de Stad bepalen trouwens zonder uitzondering en herhalen elk meermaals in hun tekst, dat het een onvaste en veranderlijke regeling geldt.

Er is dus overdreven optimisme bij de gronden gelegen ten Westen van het nieuwe wegennet voorbarig te verkavelen, zooals het overdreven pessimisme is beplantingen aan te leggen ten Oosten daarvan.

Integendeel kan de wettelijke weg de oplossing niet vertragen, daar de hoofzaak verworven is, namelijk een akkoord onder alle partijen omtrent het nieuwe tracé. De bijzondere Commissie van de Verbinding is bevoegd om aan het Parlement de passende juridische rechtsmacht voor te stellen.

Wat het tweede punt betreft, ter vergadering van de bijzondere Commissie opgeworpen door den geachten Burgemeester van Brussel, deze heeft sterk aangedrongen opdat in alle geval de werken der Verbinding niet zouden worden aangevat vóór 1935.

In antwoord op die vraag heeft de geachte Minister van Verkeerswezen aan de Commissie voorgesteld door technici de mogelijkheid te doen onderzoeken het werk onder den grond geheel of gedeeltelijk te doen en een plan van trapsgewijze verwezenlijking op te maken. Dit verslag is opgemaakt en een bevredigende oplossing kan dus als verworven beschouwd worden.

Het spreekt bovendien van zelf dat, gelet op de stoute onderneming van een wereldtentoonstelling in de huidige omstandigheden, het past deze in niets te hinderen en geen enkel werk van afbraak te voorzien gedurende het tijdperk van bezoek, zijnde van April tot October 1935.

Het ware evenmin gebillijkt tot November 1935, dus tot na de sluiting van de tentoonstelling, stil te liggen.

Inderdaad, wat de Putterij en de Sint-Elisabethwijken betreft, centrum van het werk, hier is geen spraak meer van slooping; de gronden liggen geheel bloot, en de constructie van den tunnel als onderbouw kan, op de twee plaatsen, af zijn binnen den maximumtermijn van twaalf maanden, zegge dus vóór einde 1934. Nadien kunnen de bouwwerken onmiddellijk volgen, gelijk zij met zes maanden kunnen uitgesteld worden, zoo men het verkiest, hoewel het panorama van

een algemeenen wederopbouw niet van aard kan zijn de bezoekers der hoofdstad ongunstig te stemmen.

Wat betreft de voltooiing van de tunnel tusschen de Sint-Elisabethwijk en den Kruidtuin eensdeels, de Putterij en de Kapel anderdeels, die ook slechts twaalf maanden vergt voor beide vakken, doch nog sloopingen eischt, daarmee zou kunnen gewacht worden tot einde 1935.

Het weze mij evenwel toegelaten ten opzichte van deze laatste sloopingen te zeggen dat het past den toestand koelbloedig te overzien, en niet een bezwaar te overschatten dat veel gelijkenis vertoont met het vroeger spook van het drijfzand en de instorting van de torens van Sinter-Goedele.

Nooit, in België noch in den vreemde, hebben de sloopingen, noodig voor de uitvoering van een groot werk van openbaar nut, een enkel bestuur tegengehouden.

Jules Anspach deed duizend huizen afbreken voor de overwelving der Zenne.

Te Rome worden de exploten van « vrouwe Houweel » gunstig besproken.

Ten getale van 330, een beperkt getal vergeleken bij de 700 reeds uitgevoerde, gelden de sloopingen die nog moeten gedaan worden op het grondgebied Brussel zoowel voor den aanleg van een nieuwe laan Kruidtuin-Kapel als voor de voltooiing van de Verbinding. Zij moet in beide veronderstellingen gedaan worden : verbinding al of niet. Zij betreffen trouwens slechts verouderde panden zonder belang, waarbij verscheidene gangen en talrijke krotten wier verdwijning genoodzaakt is uit volkshygienisch oogpunt : Geranumgang, Boschgang, Blauwpoortgang, Gasthuisgang, Drie-Patrijzengang, Reuzenberg, Alexianenstraat.

Wat den doortocht betreft van de Sinte-Goedelestraat en omgeving, verdienen de betrokken gebouwen niet meer belangstelling wegens hun staat van inwendig verval, doch het ware verkieslijk onder den grond te werken om het verkeer niet te stremmen.

Met dit doel arbeidde de aannemer, die eerst geklasseerd werd in de aanbestedingswedstrijd, met achtereenvolgende werven, en verbond hij zich ondanks deze verdeeling, het werk te voltooien binnen de vier en twintig maanden, termijnen die, na de voor den tunnel van Antwerpen en het Albertkanaal verworven ondervinding, stellig nog ingekort kunnen worden.

Derde mededeeling van den geachten Burgemeester aan de bijzondere Commissie : de Stad, noch voor noch tegen de Verbinding zijnde, biedt de Burgemeester namens de Stad aan een rechtstreeksche verbinding aan te leggen met twee sporen in de twee schachten van de Zenne na hun buiten gebruikstelling in 1935.

De aanhef van deze verklaring is van groot belang : daar het gemeentebestuur van 1835 tot 1914 verbindingsgezind was en antiverbindingsgezind van 1918 tot 1932, kan een officieele verklaring van onzijdigheid in 1933 van zijn eersten-magistraat niet onopgemerkt voorbijgaan.

Wat het voorstel zelf betreft, indien het als eerste bezwaar inhoudt alle werk voor onbepaalden tijd en ten minste tot na 1935 te verdagen, kan het vooral niet aangenomen worden omdat het niet beantwoordt aan de technische zijden van het vraagstuk.

Een oplossing met twee sporen zou onmogelijk kunnen voldoen aan het verkeer; uw Commissie zal zich desaangaande zeker herinneren dat, bij een voorgaand debat, zekere ambtenaren van de Nationale Maatschappij getracht

hebben, bij middel van grafische gegeven, de ontoereikendheid aan te toonen van het ontwerp Bruneel, ondanks zijn zes sporen.

Daarbij, daar de noodige ruimte van den geëlectrificeerden spoorweg 5^m25 bedraagt en de schachten van de Zenne slechts 4^m50 meten, zouden deze niet kunnen dienen en zouden zij een afbraak en daarna een opbouw eischen veel moeilijker en veel kostelijker dan het werk Bruneel in de helling van den heuvel.

Ten slotte, reiken de schachten van de Zenne niet ver genoeg en eischen zij naar het Noordstation een verlenging van 1,350 meter en naar het Zuidstation ook 950 meter aan te leggen in den slijkerigen leemgrond van den Thalgeweg, bijkomende werken, stellig te verwezenlijken doch bijzonder kostelijk om in beide stations slechts uit te monden met twee sporen en niet, zooals het ontwerp Bruneel, de rechtstreeksche aansluiting te hebben met de inrichting in haar geheel, zegge achttien sporen in het Noordstation en evenveel in het Zuidstation.

Het aanbod der Stad Brussel zou, integendeel, belangwekkend kunnen zijn, terzelfdertijd voor de Brusselsche Tramwegen en voor de Buurtspoorwegen, indien zij zonder sloopingen genoeg konden nemen met een ruimte van 4^m50.

In dat geval zou de Maatschappij der Brusselsche Tramwegen in de buiten gebruik gestelde schachten een zeker aantal wagens kunnen doen rijden die heden den bovengrond versperren en de Buurtspoorwegen, die hinderlijk eindigen op de Lanen en op het Rouppeplein, zouden er, buiten de aansluiting van hun exploitatie, den toegang als ondergrond vinden tot de kom van de stad.

Ten einde ingelicht te worden over de mogelijkheden van de benutting door den spoorweg van de Zenneschachten voor het aanleggen der Verbinding, heeft de bijzondere Commissie haar technici belast zich in betrekking te stellen met de technische diensten van de Stad en verslag uit te brengen.

Volgens alle waarschijnlijkheid zal dit verslag besluiten met de verwerping van het voorstel wat betreft de Verbinding van den spoorweg en aldus zal de bijzondere Commissie haar taak kunnen voortzetten.

In dit opzicht en daar de leden der Commissie van Vervoer van den Senaat het doorzettingsvermogen kennen van den geachten Minister, verzoeken zij hem eensgezind de Commissie geregeld bijeen te roepen en haar uit te noodigen haar eindverslag in te dienen vóór de hervatting van de parlementaire zitting.

Daar zij vertegenwoordigers telt van al de betrokken besturen, is de bijzondere Commissie beter dan wie ook geplaatst om de verzoeningsformule te vinden die, naar alle waarschijnlijkheid, thans geen verzet meer zal ontmoeten.

In het bezit van deze besluiten der bijzondere Commissie, zouden de Regeering en de Kamers in staat zijn den bepaalden maatregel te treffen die het land wenscht en ongeduldig verwacht.

HOOFDSTUK IV.

DE METROPOLITAIN ELECTRIQUE DE BELGIQUE EN DE NOORD-ZUIDVERBINDING IN VERBAND MET DE WERKLOOSHEID,

« Het meest renderend werk. » — « De maximum-werkverschaffing. »

Overeenkomstig de verplichtingen van den verslaggever heb ik, in de twee vorige hoofdstukken, de twee groote zusterondernemingen voorgestaan die zijn : de electrificatie van de Métropolitain Électrique de Belgique en de Noord-Zuidverbinding, op grond van binnenlandsche overwegingen : de noodzakelijkheid en het nut voor den spoorweg.

Om het indrukwekkend tekort van den reizigersdienst te verminderen, het evenwicht in de exploitatie te herstellen, de crisis in het vervoer alsook de concurrentie vanwege de autos, minder te ondergaan en vooral om aan het land — door tariefverlaging — de medewerking te verzekeren van het eerste tuig van zijn industriele uitrusting, moeten de Belgische spoorwegen zich onverwijld op de hoogte stellen van de technische vorderingen in den loop dezer laatste twintig jaar in de meeste vreemde landen toegepast.

Deze binnenlandsche overwegingen worden gestaafd door uitwendige omstandigheden die ofschoon zij van voorbijgaanden aard zijn, niettemin den doorslag geven : de mogelijkheid in de uitvoering dezer werken een middel tegen werkloosheid te vinden.

In den loop der laatste maanden bedroeg het aantal volledige werklozen 175,000 en dit der gedeeltelijke evenveel. Aan uitkeeringen wegens werkloosheid werd in 1932 door de verschillende besturen meer dan 800 millioen betaald.

Het zomerseizoen en een lichte economische heropleving deden den toestand onlangs wat luwen, het past echter het oog te houden op de verscherping van den toestand tijdens de wintermaanden en, over het algemeen, op de stijgende verhooging van de belemmeringen op tolgebied.

Het zedelijk nadeel van de werkloosheid is niet minder groot dan de financiële last; gedwongen werkeloosheid voor de meeste werklozen die hen bloot stelt aan onbekwaamheid, luiheid en sociale uitspattingen.

De bestrijding van de werkloosheid wordt dus de eerste bekommerning van het land en behoort van rechtswege bij het onderzoek van elk vraagstuk van nationaal belang.

Ofschoon zij daardoor wordt verlengd, wordt de taak van uw verslaggever daardoor niet veel verzwaard.

Over den grond van de zaak is inderdaad een bijna algemeene meening ontstaan, die erkent dat zoo de onderneming van groote werken, bij gemis van financiële middelen niet ver genoeg kan worden doorgevoerd om werkloosheid te doen verdwijnen dit middel evenwel is de ruimst mogelijke mate moet worden aangewend om daarvan de uitwerking te verzachten en, op het geschikte oogenblik, een heropleving van de zaken te bevorderen.

Wat de keuze der te ondernemen werken betreft, daarover bestaan in België en in het buitenland talrijke uiteenzettingen, essays en tijdschriftartikelen.

Onder de beste is het artikel door den heer de Brouckere geschreven in de *Revue du Travail* van 1 Maart jongstleden. Als dank voor de inlichtingen die

ik daarin aantref, druk ik aan onzen gewezen collega de spijt uit van de Hooge Vergadering over zijn al te vroeg aftreden.

Opdat een politiek van openbare werken vruchten afwerpe, moet zij — volgens den heer de Brouckere — in beginsel aan de volgende vereischten voldoen : productieve belegging binnen den kortst mogelijken termijn om de financiering te verzekeren, technische installaties, die een waarde in de toekomst vertegenwoordigen, bepaling van vroegeren datum om vergissingen wegens improvisatie te vermijden.

Over de feitelijke quaestie brengt de heer de Brouckere in herinnering dat België, een land van doorvoer en industrieele omwerking, er het hoogste belang bij heeft al zijn vervoermiddelen zoo volmaakt mogelijk te maken, waarbij de voorrang moet gaan aan den spoorweg, beter geschikt dan om het even welken openbaren dienst om in dezen crisistijd een regelenden invloed uit te oefenen, want, voegt hij daaraan toe, zoo de uitbreidingen van de vroegere spoorwegnetten herhaaldelijk hebben volstaan om de economische machine opnieuw in gang te zetten, de huidige uitrusting van den spoorweg is gering vergeleken met wat de wereld eischt; wij zijn nergens, wat betreft de ster-vormige electrificatie in de bandwijdte der groote steden, waarvoor de rail-way het best is geschikt. Wat de elektrische uitrusting van de baan Brussel-Antwerpen en Luxemburg en Ourthe betreft, heeft het uur voor de verwezen-lijking geslagen.

Dit renderend karakter van den ombouw onzer spoorwegen, waarvan de heer de Brouckere een axioma maakt in zijn studie, heb ik omstandig willen rechtvaardigen in de twee vorige hoofdstukken. Het feit is inderdaad kapitaal, de noodige gelden kunnen enkel door middel van leening worden verstrekt, daarbij moet de voorkeur worden gegeven aan de onderneming die zelf in staat is den dienst der rente en de afschrijving der belegde kapitalen te verzekeren (1)

In die voorwaarden is, van al de openbare werken overwogen om de werk-loosheid te bestrijden, de moderniseering van den spoorweg, het best ren-deerende en zelfs in den ruimsten zin het eenig renderende.

In een prachtige krachtsinspanning heeft de Regeering de buitengewone begroting voor dit jaar op 818 millioen gebracht, wat ongeveer het dubbele is van 1932 en zoowat een milliard bedraagt, zoo men rekening houdt met de uitgaven die provincien en gemeenten zelf zullen doen als gevolg van de Staats-toelagen.

Van de 818 millioen zijn er 400 bestemd voor het Albert-kanaal (Speciaal Fonds der groote werken) — 125 millioen voor het tweede Speciaal Wegen-fonds en 300 millioen voor de overige Ministerieele departementen voor bouw-werken en uitrusting.

Al die uitgaven en elk daarvan zijn bestemd voor de verbetering van 's lands uitrusting en hebben de openbare diensten voor reden van bestaan. Wat hunne ware productiviteit en rechtsteeksche rendeering betreft, ware het moeilijk daarvan de waarde te bepalen en deze ware beslist onbeduidend in verhouding tot de rentabiliteit van den ombouw der spoorwegen.

Ten aanzien van de aanbevolen werken voor de vermindering van de werk-loosheid, moet men ook nagaan wat het quantum der werkkrachten is, voor de uitvoering van elk daarvan vereischt.

(1) In een studie in April verschenen in *Mars et Mercure* stelt reserve-kolonel Van Deuren voor de werkloosheid volledig door middel van openbare werken — al of niet productieve — op te lossen, voor een bedrag van 5 mil-liarden door de belasting te verstrekken. In zijn rangschikking der ondernemingen stelt hij de arbeiderswoningen voorop, daarna de electrificatie van den spoorweg.

In een persgesprek in Juni jl. aan het Agentschap Belga toegestaan door den Minister van Financiën, naar aanleiding van de Economische Conferentie te Londen, verklaarde de heer Jaspar onder meer dat zoo het I. A. B. — bij monde van zijn deskundigen-gloedvolle en begeesterde mededeelingen had gedaan, het paste den weerslag niet te overschatten die de uitvoering van openbare werken hebben kon op de werkloosheid, daar de groote ondernemingen gemechaniseerd zijn en slechts een minimum arbeidskrachten te werk stellen.

In dit opzicht nog kan de electrificatie van den « Métropolitain Électrique de Belgique », samen met de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding en den heropbouw van de verwoeste gewesten, in het hart van Brussel worden vergeleken met elk ander werk en ontsnappen zij aan de opmerking gemaakt door den geachten Minister van Financiën, daar hun uitvoering een maximum tewerkstelling van arbeidskrachten bedraagt.

Het algemeen bestuur der Duitsche spoorwegen, na het onderzoek te hebben gedaan van de bestellingen gedurende een jaar voor de electrificatie van de lijn Augsburg-Stuttgart, heeft vastgesteld dat de loonen tot beloop van 80 t. h. in de totale uitgave moeten worden berekend.

Uit hetzelfde rapport blijkt bovendien dat de electrificatie werk verschaft aan niet gespecialiseerde arbeiders in een gelijke verhouding als het bouwen, dat de te verdeelen bestellingen voor een massa fabrieken en kleine aannemers van grooter belang zijn dan voor elk andere onderneming en dat de uitgegeven kapitalen bijna geheel in het land blijven.

Er is beter. Een initiatief, waarvan hier de herkomst en het doel volgen, stelt mij in de mogelijkheid aan onze Commissie bijzonder objectieve inlichtingen te geven.

Daar het studiekantoor van de « Société anonyme des Pieux Franki » geen werk meer zou hebben tengevolge van den vooruitgang der tunnels te Antwerpen, achtte het Bestuur, in plaats van de bedienden door te zenden, het verkieslijk hen de Noord-Zuidverbinding te doen bestudeeren met er bovendien den bouw van den tunnel en van de centrale halte, den bouw van al de in de Putterijwijk herop te richten panden bij te voegen.

Om de werkelijkheid nog meer te benaderen, vroegen de ingenieurs en teekenaars van de Maatschappij aan de technische diensten der Stad Brussel inlichtingen, die hun bereidwillig werden verstrekt en stelden aldus een volledig plan op dat benevens de kunstwerken van de Verbinding, den bouw omvat van een schouwburg, een bank, handelshuizen, wooncomplexen, enz.

De studie voltooid zijnde, zond de « Société anonyme des Pieux Franki » haar verslag daarover aan het gemeentebestuur van Brussel in Juni 1932. Enkele maanden later was zij ook zoo vriendelijk mij een exemplaar met beschrijving, bestek en plans te overhandigen.

Ik geef er uittreksels van in de bijlagen om de objectiviteit van de studie te laten zien en tevens om hulde te brengen aan dit patriotisch en belangloos initiatief (1). De bedoelde Maatschappij wil zich inderdaad geenerlei voorrecht voorbehouden, doch alleen de gegevens verduidelijken van een groot werk van nationaal belang, dat zou uitgevoerd worden om de werkloosheid te bestrijden, door een Belgische firma bij wijze van aanbestedings-wedstrijd aan te duiden.

In zake van benuttigde werkkrachten geeft het verslag der Pieux Franki namelijk de volgende inlichtingen :

Voor den algeheelen wederopbouw van al de goederen van de Putterij, met inbegrip van de centrale halte en de schacht van den tunnel in de wijk, wordt de uitgave op 241,500,000 frank bepaald.

(1) Zie Bijlage II.

Het aantal arbeidsdagen voor de werklieden op de werven en voor den aanmaak buiten van de noodige materialen, zou 4,140,000 frank bedragen.

Met een gemiddeld dagloon, gerekend tegen 45 frank, zou het totaal arbeidsloon 185,000,000 frank of de drie derden van de kosten der onderneming bedragen.

In de veronderstelling dat deze 4,140,000 dagen toepasselijk zijn op minder betaalde dagen werkloosheid, en met den werkloozensteun op 20 frank per dag te bepalen, zou de bezuiniging op de kosten van het werk meer dan 80 millioen uitmaken, zegge een derde van het bestek der onderneming.

Ander gegeven : de 4,140,000 dagen arbeid betrekken 2,300 arbeiders op de werven te werk gesteld gedurende drie jaar, en 2,300, insgelijks buiten, voor de bevoorrading der materialen.

Voor den bouw van de tunnel, met uitzondering van het vak Putterij, bevat in het vorig bestek, bepaalt het verslag der Pieux-Franki de kosten op 165,000,000 frank.

Het aantal dagen arbeid zou hiervoor 1,500,000 bereiken voor een bedrag van 67,500,000 frank en een werkloozensteunontlasting *a rato* van 20 frank, van 30 millioen. Vijftien honderd werklieden zouden arbeiden op de werven gedurende 800 dagen en 1,000 buiten, gedurende 300 dagen.

Het belang dat deze getallen oplevert en de overweging die zij ingeven, laten een nog meer diepen indruk wanneer zij gepaard gaan van de lezing voor elken betrokken nijverheidstak (grondwerken, metselwerken, metaalbedrijven, groeven, cementfabrieken, loodgieterij, ijzerwaren, schrijnwerkerij, houtbewerking, schilderwerken, glasbedrijf, marmerbedrijf, verwarming, enz.), van de lijst der behandelde tonnenmaat, kubiekmeter, vierkantmeter, stukken, enz. (1).

Niet alleen de handwerkers zouden er bij betrokken zijn. De leiding en het toezicht der werken vergen ingenieurs en vakkundigen. Zelfde bron voor de bouwmeesters en teekenaars. Welnu, ook daar veroorzaakt het gemis van werk, hoewel minder uitwendig, niet minder nood.

Als meest betaalde werk dat het maximum werkkrachten noodzaakt, is het overwicht van de electrificatie van de Métropolitain Electrique de Belgique, de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding en de wederopbouw van de verwoeste gewesten van Brussel op alle ander werk bestemd om de werkloosheid te bestrijden, zoodanig vanzelfsprekend dat men er de waarde van zou verminderen met het commentaar verder te drijven.

In die voorwaarden is mijn taak als verslaggever afgelopen en mijn besluit ligt geheel in deze twee uitdrukkingen : eensdeels de verplichting voor het land den spoorweg, zijn basisnijverheid, te moderniseeren; anderdeels, 800 millioen steungeld, zonder tegenwaarde uitgekeerd.

Is het mogelijk tusschen beide uitdrukkingen een vergeldende formule te vinden : de werkloosheid opslorpen met een machtig werk van vooruitgang en verrijzenis te verwezenlijken?

Voorafgegaan door zijn mannen van de daad en met initiatief, zijn ingenieurs en bouwkundigen, zijn werkleiders en de menigte van zijn arbeiders, zal het land bevestigend antwoorden en de durvende daad van de Tunnels onder de Schelde te Brussel hernieuwen.

De Verslaggever,
V. WAUCQUEZ.

De Voorzitter,
PAUL SEGERS.

De Begrooting werd aangenomen met 8 tegen 3 stemmen.

Het verslag over de Begrooting werd goedgekeurd met 9 stemmen; 2 leden onthielden zich.

(1) Zie bijlage II.

ANNEXE I**Questions posées
par la Commission et réponses
du Gouvernement.****PREMIÈRE QUESTION.****I. Chemins de fer.**

a) Quel est le programme envisagé pour la réorganisation de l'exploitation du trafic des voyageurs?

RÉPONSE.

La Société Nationale des Chemins de fer belges donne de l'extension au service des voyageurs par la mise en marche de trains légers et d'automotrices sur les lignes du réseau où ce mode de transport rapide présente le plus d'avantages.

Elle envisage l'accélération de la marche des trains, tant directs qu'omnibus, en appliquant des horaires-types variant avec la charge des trains, mesure qui permettra d'augmenter le nombre des correspondances établies.

Le programme en voie de réalisation comporte également :

La mise en service de voitures métalliques;

Des modifications au classement des voitures dans les trains de façon à simplifier la canalisation et la répartition des voyageurs;

L'apposition de plaques d'itinéraires sur les trains;

L'établissement de nouveaux points d'arrêt;

L'amélioration de la signalisation des gares;

La création de services auxiliaires d'autobus;

Le placement de plaques numérotées dans certaines stations, de façon à provoquer l'arrêt des trains à l'endroit

BIJLAGE I**Vragen door de Commissie gesteld
met de
antwoorden van de Regeering.****EERSTE VRAAG.****I. Spoorwegen.**

a) Welk programma wordt overwogen voor de herinrichting van de exploitatie van het reizigersverkeer?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen breidt den reizigersdienst uit door het inleggen van lichte treinen en motorwagens op de lijnen van het net waar deze wijze van vliegvervoer het meest voordeel oplevert.

Zij overweegt de versnelling van de doorgaande en lokaaltreinen door toepassing van model-uurregelingen, volgens de belasting der treinen, zoodat het aantal aansluitingen kan worden verhoogd.

Het programma dat thans wordt verwezenlijkt bedraagt eveneens :

Het in dienst stellen van metalen rijtuigen;

Wijzigingen van de rangschikking der rijtuigen in de treinen zoodat de beweging en de verdeeling der reizigers eenvoudiger wordt;

Het plaatsen van koersborden op de treinen;

Het inrichten van nieuwe stopplaatsen;

De verbetering van het seinstelsel der stations;

De oprichting van hulpdiensten met autobussen;

De plaatsing van nummerplaten in sommige stations om de treinen op de voor het instappen der reizigers

le plus propice pour l'embarquement des voyageurs.

En matière de tarification, les mesures ci-après ont été prises récemment :

L'abaissement du minimum de perception à garantir pour la mise en marche des trains spéciaux;

L'abaissement du nombre de billets exigé pour l'obtention des réductions de 40 et de 50 p. c., accordées aux sociétaires se déplaçant en groupe;

La création d'abonnements réseau d'un mois, et d'abonnements réseau d'un an payables par mois.

DEUXIÈME QUESTION.

b) Quelle est, pour le transport des marchandises, la politique envisagée en vue de tarifs spéciaux favorisant pour l'extérieur l'exportation et pour l'intérieur le transport de matériaux destinés à des travaux d'utilité publique pour remédier au chômage.

La Commission désirerait beaucoup être renseignée sur ce qui a été fait à l'étranger, notamment en Allemagne.

RÉPONSE.

La Société Nationale des Chemins de fer belges a accentué sensiblement sa politique de concession de tarifs spéciaux, dans l'intérêt de l'économie générale et spécialement en vue de pallier les effets de la crise, dont le chômage n'est qu'une des multiples manifestations.

En 1932, 52 p. c. du tonnage total ont été transportés aux conditions de tarifs réduits.

L'aire d'application des tarifs créés s'étend à la fois aux produits destinés à l'exécution de travaux à l'intérieur du pays et aux marchandises belges destinées à l'exportation.

meest geschikte plaats te doen stilhouden.

Op het stuk van tarieven werden onlangs de volgende maatregelen genomen :

Verlaging van het minimum van ontvangst om het inleggen van bijzondere treinen te waarborgen;

Verlaging van het aantal reiskaarten vereischt om 40 en 50 t. h. vermindering toe te staan aan in groep reizende maatschappijleden;

Invoering van netabonnementen voor een maand en van netabonnementen voor een jaar betaalbaar per maand.

TWEDE VRAAG.

b) Welke politiek wordt voor het goederenvervoer overwogen met het oog op de speciale tarieven tot begunstiging, voor het buitenland, van den uitvoer en, voor het binnenland, van het vervoer der materialen bestemd voor werken van algemeen nut tot bestrijding van de werkloosheid.

De Commissie verlangt ten eerste te worden ingelicht over al wat in het buitenland werd gedaan en namelijk in Duitschland.

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft hare politiek van bijzondere tarieven aanzienlijk verruimd, in het belang van de algemeene economie en vooral om de gevolgen van de crisis te verhelpen, waarvan de werkloosheid een der veelvuldige uitingen is.

In 1932 werd 52 t. h. van de totale tonnemaat tegen verminderd tarief vervoerd.

De toepassing der ingevoerde tarieven wordt zoowel uitgebreid tot de producten, bestemd voor het uitvoeren van werken in het land, als tot Belgische koopwaren voor den uitvoer bestemd.

Des réductions nouvelles ont été consenties récemment en faveur des charbons belges à l'exportation et une tarification réduite sera mise en vigueur prochainement au profit des transports de cokes destinés à la métallurgie belge et luxembourgeoise, ainsi qu'à l'exportation.

* *

A la connaissance de la Société Nationale, il n'existe ni en Allemagne ni dans les autres pays étrangers voisins du nôtre des ensembles de tarifs destinés à faciliter, durant la crise, le transport des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux d'utilité publique.

On constate dans ces derniers temps, en Allemagne, une tendance à accentuer fortement les tarifs de discrimination en faveur des ports allemands.

TROISIÈME QUESTION.

2. *Electrification.*

a) Quel est le programme adopté pour l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers? Quels sont les délais et les mesures d'exécution?

RÉPONSE.

La voie rapide Bruxelles-Anvers sera électrifiée et l'ancienne voie lente sera réservée aux trains de marchandises et aux trains de voyageurs internationaux. Les quais des stations seront aménagés de façon à permettre l'accès de plain-pied dans les voitures des trains électriques.

L'exploitation sera assurée exclusivement au moyen de trains à automotrices comportant tous quatre voitures: deux motrices encadrant deux remorques.

Chaque rame aura une capacité de 350 places assises; le système de traction adopté est celui du courant continu à la tension de 3,000 volts.

Nieuwe verminderingen werden onlangs toegestaan voor Belgische steenkolen bij den uitvoer en een verlaagde tarifeering wordt eerlang van kracht voor het vervoer van cokes voor de Belgische en de Luxemburgsche metaalnijverheid evenals voor den uitvoer.

* *

Bij weten van de Nationale Maatschappij bestaat er noch in Duitschland, noch in de overige naburige landen, een stel tarieven tot bevordering, tijdens de crisis, van het vervoer van materialen voor de uitvoering van werken van algemeen nut.

In den jongsten tijd stelt men in Duitschland een neiging vast tot aanzienlijke verscherping van de gunsttarieven voor de Deutsche havens.

DERDE VRAAG.

2. *Electrificatie.*

a) Welk programma werd aangenomen voor de electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen? Wat zijn de termijnen en de uitvoeringsmaatregelen?

ANTWOORD.

Het snelspoor Brussel-Antwerpen wordt geëlectriceerd en het vroeger langzaam spoor blijft voorbehouden aan de goederentreinen en aan de internationale reizigerstreinen. De perons worden derwijze aangelegd dat men gelijkvloers in de rijtuigen van de elektrische treinen zal kunnen plaats nemen.

De exploitatie geschiedt uitsluitend door middel van treinen met motorwagens bestaande uit vier rijtuigen: 2 motorwagens die twee bijwagens insluiten.

Elke trein heeft ruimte voor 350 zittende reizigers; het aangenomen trekstelsel is dit van den gelijkstroom met 3,000 volt spanning.

La Société Nationale envisage la mise en marche, dans chaque sens, de 57 trains par jour, dont 23 avec arrêt à Malines, mais il est possible que ce chiffre soit porté à 74. Aux heures du trafic intense, du matin et du soir, les départs auront lieu à dix minutes d'intervalle.

Le trajet direct se fera en trente minutes. Les trains faisant arrêt à Malines auront un temps de parcours de trente-trois minutes.

Les études en vue de l'exécution des travaux sont, dès maintenant, en cours. Elles sont conduites en collaboration entre les services de la Société Nationale et les firmes belges spécialisées, de façon à permettre la mise en service de la ligne dans les premiers mois de 1935.

Tout le matériel sera construit en Belgique, à l'exception de quelques appareils spéciaux en quantité très limitée.

QUATRIÈME QUESTION.

b) Quelles sont les extensions ultérieures envisagées?

RÉPONSE.

Une délégation du Conseil d'administration de la Société Nationale étudie actuellement l'opportunité de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.

CINQUIÈME QUESTION.

3. *Jonction Nord-Midi.*

La Commission désirerait connaître le résultat des travaux de la Commission spéciale.

RÉPONSE.

La Commission spéciale a décidé, en sa séance du 17 mars 1933, de charger des techniciens de l'État et de la Ville de Bruxelles d'examiner si une réalisation éventuelle des travaux de la Jonction Nord-Midi est possible

De Nationale Maatschappij overweegt het inleggen, in elke richting, van 57 treinen daags waarvan 23 te Mechelen stoppen, doch dit cijfer kan tot 74 worden opgevoerd. Op de spitsuren, 's morgens en 's avonds, vertrekken de treinen om de tien minuten.

De rechtstreeksche rit duurt dertig minuten. De treinen die te Mechelen stoppen doen er drie en dertig minuten over.

De studiën met het oog op de uitvoering van de werken zijn bereids aan den gang. Zij geschieden in samenwerking met de diensten van de Nationale Maatschappij en de gespecialiseerde Belgische firma's, zoodat de lijn in de eerste maanden van 1935 in dienst kan worden gesteld.

Het gansche materiëel wordt in België gebouwd met uitzondering van een zeer beperkte hoeveelheid bijtoestellen.

VIERDE VRAAG.

b) Welke uitbreidingen worden voor later nog overwogen?

ANTWOORD.

Eene afvaardiging van den Beheerraad van de Nationale Maatschappij onderzoekt thans de gepastheid van de electrificatie van de Luxemburg- en Ourthelijnen.

VIJFDE VRAAG.

3. *Noord-Zuidverbinding.*

De Commissie wenscht den uitslag van de werkzaamheden der Bijzondere Commissie te kennen.

ANTWOORD.

In hare vergadering van 17 Maart 1933, heeft de Bijzondere Commissie technici van den Staat en de Stad Brussel gelast na te gaan of een eventuele uitvoering van de Noord-Zuid-verbindingswerken mogelijk is mits

en ne recourant qu'à un minimum de travaux en surface, de façon à éviter des chantiers de démolition sur le territoire de la Capitale à l'époque de l'Exposition de Bruxelles 1935. En envisageant l'exécution du travail par étapes, il serait recherché combien de temps serait strictement nécessaire à la réalisation de chacune d'elles. Les études des techniciens seront poursuivies d'urgence en vue de la rédaction d'un rapport à soumettre prochainement à la Commission.

SIXIÈME QUESTION.

4. *Coordination des transports.*

La Commission désirerait connaître le résultat des travaux des différentes Commissions constituées dans ce but ainsi que le programme du Département.

RÉPONSE.

Les travaux des Commissions créées au sein du Conseil supérieur des Transports ont abouti à des résultats intéressants.

C'est ainsi notamment que la sous-commission « Rail-Eau » a élaboré un programme d'amélioration de l'outillage des ports en vue de faciliter les opérations de transbordement entre le chemin de fer et la voie d'eau. L'étude des principes généraux de coordination rail-eau se poursuit par l'examen de la question des tarifs de transport. Les délégués de la voie d'eau ont été chargés de faire rapport à ce sujet.

De son côté, la sous-commission « Rail-Route » présentera incessamment au Conseil supérieur des Transports un rapport sur la concurrence et la collaboration du chemin de fer et de la route. Elle proposera en même temps un ensemble de mesures destinées à réglementer de façon équitable les transports de marchandises par véhicules automobiles.

een minimum bovengrondsche werken, om afbraakwerken te vermijden op het grondgebied der hoofdstad tijdens de Tentoonstelling in 1935. Rekening houdend met de geleidelijke uitvoering der werken, zou worden nagegaan hoeveel tijd er stipt noodig is voor de uitvoering van elk daarvan. De studiën der technici zullen met spoed worden doorgezet met het oog op het opstellen van een verslag eerlang aan de Commissie voor te leggen.

ZESDE VRAAG.

4. *Samenschakeling van het vervoer.*

De Commissie verlangt te weten tot welken uitslag hebben geleid de werkzaamheden der onderscheidene Commissiën met dit doel opgericht alsmede welk het programma van het Departement is.

ANTWOORD.

De werkzaamheden der Commissiën opgericht in den schoot van den Hoogen Raad voor Vervoer hebben tot belangwekkende uitslagen geleid.

Aldus inzonderheid heeft de subcommissie « Spoor-Water » een programma opgesteld voor verbetering der uitrusting van de havens met het oog op de vergemakkelijking van de verrichtingen van overlading tusschen den spoorweg en den waterweg. De studie der algemeene beginselen van samenschakeling spoor-water wordt voortgezet door het onderzoek van het vraagstuk der vervoertarieven. De afgevaardigden van den waterweg werden gelast daarover verslag uit te brengen.

Van haren kant zal de subcommissie « Spoor-Weg » eerlang bij den Hoogen Raad voor Vervoer een verslag indienen over de mededinging en de samenwerking tusschen spoorweg en weg. Zij zal tevens een stel maatregelen voorstellen, die het vervoer van goederen door autovoertuigen billijk moeten regelen.

La Sous-commission des « Containers », après avoir pris connaissance du résultat du concours organisé par l'Office Central de Paris, étudie les possibilités d'adaptation du nouveau mode de transport aux besoins des producteurs belges.

Enfin, la Commission mixte de la Société nationale des Chemins de fer belges et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux poursuit ses efforts à l'effet d'apporter plus d'harmonie dans les principes de tarification des deux réseaux.

Quant au programme du Département en la matière, j'aurai l'occasion de toucher cette question au cours de la discussion de mon budget.

SEPTIÈME QUESTION.

5. *Marine marchande.*

Par suite de la crise subie par cette industrie, plus profonde même, d'après les statistiques, que celle subie dans la plupart des pays étrangers, le Gouvernement envisage-t-il des mesures d'intervention?

RÉPONSE.

Le problème de l'intervention des pouvoirs publics en faveur de la marine marchande a fait l'objet, depuis de nombreuses années, d'études et de projets de la part des organismes compétents. Un projet de loi sur le Crédit maritime a été déposé à la Chambre le 25 juin 1930. Une Commission spéciale l'a examiné; le rapport de M. le député Joris fut déposé sur le bureau de la Chambre le 2 juillet 1931.

Le Parlement n'a pas statué à cet égard.

Depuis lors, la situation s'est empirée; des démarches instantes viennent d'être effectuées pour que des mesures immédiates soient prises. Les suggestions faites sont actuellement à l'examen.

De subcommissie der « Containers », na kennis te hebben genomen van den uitslag van den wedstrijd, ingericht door het « Office Central de Paris », onderzoekt de mogelijkheden van aanpassing van de nieuwe wijze van vervoer aan de noodwendigheden van de Belgische producenten.

Ten slotte, vervolgt de gemengde Commissie : Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen-Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, hare pogingen om meer eenheid te brengen in de beginselen van tarificatie van beide netten.

Wat betreft het programma van het Departement op dit gebied, zal ik de gelegenheid hebben dit vraagstuk te behandelen in den loop der bespreking van mijn begroting.

ZEVENDE VRAAG.

5. *Koopvaardij.*

Naar aanleiding van de crisis in dit bedrijf, die volgens de statistieken nog erger is dan in de meeste vreemde landen, is de Regeering voornemens maatregelen te treffen?

ANTWOORD.

Het vraagstuk der tusschenkomst van de openbare besturen ten bate der koopvaardij is sedert talrijke jaren het voorwerp van studies en ontwerpen vanwege de bevoegde diensten. Een wetsontwerp op het zeevaartkrediet werd op 25 Juni 1930 in de Kamer ingediend. Een bijzondere Commissie heeft het onderzocht; het verslag van den heer Joris werd op 2 Juli 1931 in de Kamer ter tafel gelegd.

Het Parlement heeft daarover nog geen uitspraak gedaan.

Sedertdien is de toestand nog verergerd; dringende stappen werden gedaan opdat er onmiddellijke maatregelen zouden worden getroffen. De voorgestelde wenken worden thans onderzocht.

HUITIÈME QUESTION.

I. Chemins de fer.

a) Lignes desservies et nombre de trains légers existant ou mis en service en 1932.

Extensions envisagées pour 1933.
Appréciation sur ce service.

RÉPONSE.

Lignes sur lesquelles circulent des trains légers et nombre de ces trains (les deux sens réunis).

	Trains.
Hasselt — Asch via Genck . . .	10
Hasselt — Asch via Winterslag . .	6
Verviers—Spa	22
Anvers — Lierre — Aerschot . .	40
Anvers — Hérenthals — Turnhout	12
Louvain — Malines	24
Bruxelles — Termonde	38
Bruxelles - Quartier-Léopold — Ottignies	54
Bruxelles-Nord — Hofstade — Malines.	30
Charleroi (Sud) — Courcelles-Centre — Piéton — Haine-St-Pierre — Manage	20
Charleroi (Sud) — Tamines — Jemeppe-sur-Sambre	28
Charleroi (Ouest) — Fleurus . .	24
Charleroi (Sud) — Walcourt . .	14
Mons — Haine-Saint-Pierre . .	24
Haine-Saint-Pierre — Soignies .	14
Courtrai — Renaix	28
Waereghem — Courtrai — Poperinghe	16
Tournai — Renaix — Lessines — Enghien	28
Bruges — Courtrai	12
Roulers — Menin	10

ACHTSTE VRAAG.

I. Spoorwegen.

a) Bediende lijnen en aantal lichte treinen bestaande of ingelegd in 1932.

Beoogde uitbreidingen voor 1933.
Beoordeeling van dezen dienst.

ANTWOORD.

Lijnen waarop lichte treinen rijden en aantal dezer treinen (beide richtingen samen).

	Treinen.
Hasselt—Asch via Genck . . .	10
Hasselt—Asch via Winterslag . .	6
Verviers—Spa	22
Antwerpen—Lier—Aarschot . .	40
Antwerpen—Herenthals—Turnhout.	12
Leuven—Mechelen	24
Brussel—Dendermonde	38
Brussel (L.-W.)—Ottignies. . .	54
Brussel-Noord—Hofstade-Mechelen.	30
Charleroi (Zuid)—Courcelles-Centre—Piéton—Haine-St-Pierre—Manage	20
Charleroi (Zuid)—Tamines—Jemeppe-sur-Sambre	28
Charleroi (West)—Fleurus . . .	24
Charleroi (Zuid)—Walcourt . .	14
Bergen—Haine-St-Pierre . . .	24
Haine-St-Pierre—Zinnik . . .	14
Kortrijk—Ronse	28
Waregem—Kortrijk—Poperinghe.	16
Doornik—Ronse — Lessen — Edingen.	28
Brugge—Kortrijk	12
Roeselaere—Meenen	10

Lignes sur lesquelles circulent des automotrices et nombre de circulations (les deux sens réunis).

	Parcours d'automotrices.
Gand—Eecloo	12
Gand—Thielt	6
Gand—Tête de Flandre	8
Liège (Guillemins)—Visé	18
Liège (Guillemins)—Esneux	16
Liège (Vivegnis)—Verviers	16
Verviers—Spa	16

Lignes sur lesquelles circuleront des trains légers à partir du 3 avril 1933 et nombre de ces trains (les deux sens réunis).

	Trains.
Gand—Renaix	10
Gand—Eecloo—Bruges	16
Termonde—Malines	38
Saint-Nicolas (Waes) — Termonde	14
Baulers—Châtelineau via Fleurus	24
Landen—Ciney	24

Lignes sur lesquelles circuleront des trains légers à partir du 15 mai 1933 et nombre de ces trains (les deux sens réunis).

	Trains
Anvers—Esschen	36
Ostende—Cortemarck—Ypres	18
Bruxelles (Midi)—Soignies	15
Bruxelles (Midi)—Nivelles (Est).	10
Bruxelles (Nord)—Alost (Nord).	18
Haine-Saint-Pierre—Manage — Baulers—Ottignies	10
Châtelineau—Châtelet—Florennes (Central)	20
Florennes (Central) — Saint-Lambert—Walcourt	4
Tamines — Lambusart — Courcelles (Centre)	14
Liège—Tongres	20

Lijnen waarop automotrices rijden en aantal ritten (beide richtingen samen).

	Ritten van automotrices.
Gent—Eecloo	12
Gent—Thielt	6
Gent—Vlaamsch Hoofd	8
Luik (Guillemins)—Visé	18
Luik (Guillemins)—Esneux	16
Luik (Vivegnis)—Verviers	16
Verviers—Spa	16

Lijnen waarop lichte treinen zullen rijden vanaf 3 April 1933 en aantal dezer treinen (beide richtingen samen).

	Treinen.
Gent—Ronse	10
Gent—Eecloo—Brugge	16
Dendermonde—Mechelen	38
Sint-Nicolaas (Waas)—Dendermonde.	14
Baulers—Châtelineau via Fleurus.	24
Landen—Ciney	24

Lijnen waarop lichte treinen zullen rijden vanaf 15 Mei 1933 en aantal dezer treinen (beide richtingen samen).

	Treinen.
Antwerpen—Esschen	36
Oostende—Cortemarck—Yper.	18
Brussel (Zuid)—Zinnik	15
Brussel (Zuid)—Nijvel (Oost).	10
Brussel (Noord)—Aalst (Noord)	18
Haine-Saint-Pierre—Manage—Baulers—Ottignies	10
Châtelineau—Châtelet—Florennes (Central)	20
Florennes (Central)—Saint-Lambert—Walcourt	4
Tamines—Lambusart—Courcelles (Centre)	14
Luik—Tongeren	20

D'ici au 4 septembre 1933, quatorze voitures automotrices remplaceront certains des trains légers en question.

On examine quelles sont les autres lignes du réseau sur lesquelles ce mode d'exploitation pourrait être utilement instauré.

Ce service est très apprécié du public.

NEUVIÈME QUESTION.

Chemins de fer.

b) Le transport des voiturettes des invalides est-il payant ou gratuit?

RÉPONSE.

Les voiturettes des grands mutilés de la guerre (militaires et civils) sont admises au transport gratuit comme bagages.

DIXIÈME QUESTION.

Chemins de fer.

c) *Art. 42b.* Quelle est la cause de la majoration de ce crédit par rapport à 1932?

RÉPONSE.

Les indemnités allouées à la Société Nationale des Chemins de fer belges en vertu des Conventions existantes s'élèvent, en réalité, à 30,100,000 fr. Cette somme se répartit comme suit :

Indemnités en compensation des tarifs spéciaux aux familles nombreuses luxembourgeoises, 100,000 francs;

Indemnités en compensation des tarifs spéciaux aux familles nombreuses belges, 10,000,000 de francs;

Indemnité en compensation de l'application à la Métallurgie luxembourgeoise des tarifs dont bénéficie la métallurgie belge, 20,000,000 de francs.

Ces sommes figurent aux budgets en 1929, 1930 et 1931.

Lors de l'élaboration du projet de

Tegen 4 September 1933, zullen veertien automotrices sommige van bedoelde lichte treinen vervangen.

Men onderzoekt op welke andere lijnen van het net deze wijze van exploitatie nuttig zou kunnen worden ingevoerd.

Deze dienst wordt door het publiek zeer op prijs gesteld.

NEGENSE VRAAG.

I. Spoorwegen.

b) Is het vervoer der wagentjes van de invaliden kosteloos of niet?

ANTWOORD.

De wagentjes der groote oorlogsverminkten (militairen en burgers) worden kosteloos aangenomen voor het vervoer als reisgoed.

TIENDE VRAAG.

I. Spoorwegen.

c) *Art. 42b.* — Welke is de reden der verhooging van dit krediet vergeleken bij 1932?

ANTWOORD.

De tegemoetkomingen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen betaald krachtens de bestaande overeenkomsten bedragen, in werkelijkheid, 30,100,000 frank. Deze som wordt onderverdeeld als volgt :

Vergoeding ter vergelding van de bijzondere tarieven voor de Luxemburgsche talrijke gezinnen : 100,000 fr. ;

Vergoeding ter vergelding van de bijzondere tarieven voor de Belgische talrijke gezinnen : 10,000,000 frank ;

Vergoeding ter vergelding van de toepassing voor de Luxemburgsche metaalnijverheid van de tarieven die de Belgische metaalnijverheid geniet : 20,000,000 frank.

Deze sommen staan vermeld in de begrotingen van 1929, 1930 en 1931.

Bij het opmaken van het begrotings-

budget de 1932 (en septembre 1931), pour tenir compte des difficultés financières du moment, il fut entendu avec la Société Nationale que, pour 1932, les indemnités en question ne lui resteraient acquises que dans la mesure où elles seraient nécessaires pour combler un mali d'exploitation.

En corrélation avec cet arrangement, les prévisions budgétaires furent réduites de moitié, sauf, en cas de besoin, à les majorer par voie de crédits supplémentaires.

La question fut à nouveau examinée en vue de l'établissement du budget de 1933. Tenant compte du caractère exceptionnel de la crise et du fléchissement du trafic, la Société Nationale a admis, d'après de récentes statistiques, que pour chacune des années 1932 et 1933, il ne lui soit versé qu'un montant global de 20 millions de francs.

Pour parfaire le montant dû pour 1932, le Gouvernement sollicitera des Crédits supplémentaires à concurrence de 4,950,000 francs.

Il n'y a donc pas augmentation par rapport à 1932.

ONZIÈME QUESTION.

II. — *Marine.*

a) École Supérieure de Navigation maritime à Anvers :

Coût de construction de l'École;
Nombre d'élèves et dépense annuelle par tête.

RÉPONSE.

Le coût de la construction de l'École Supérieure de Navigation, à Anvers, s'élève à fr. 6,670,439-95.

Le nombre d'élèves ayant fréquenté l'école au cours de l'année 1932 est de 211.

En se basant sur les résultats de l'exercice 1932, la dépense annuelle par tête s'établit à 15,789 francs.

Grâce aux économies réalisées par l'installation de l'école et de l'internat

ontwerp van 1932 (in September 1931), om rekening te houden met de financieele moeilijkheden van het oogenblik, was overeengekomen met de Nationale Maatschappij dat, voor 1932, de bedoelde vergoedingen haar maar zouden verworven blijven binnen de mate waarin zij zouden noodig zijn om het exploitatietekort te dekken.

In aansluiting met deze overeenkomst, werden de begrootingsvooruitzichten met de helft verminderd, mits ze desnoods bij wijze van aanvullende kredieten te verhoogen.

De kwestie werd opnieuw onderzocht voor het opmaken van de begroting van 1933. Gelet op het buitengewoon karakter van de crisis en de vermindering van het verkeer, heeft de Nationale Maatschappij, volgens jonge statistieken, aangenomen dat haar voor elk der jaren 1932 en 1933 een totaal bedrag van 20,000,000 frank zou gestort worden.

Om het bedrag voor 1932 verschuldigd te volmaken, vraagt de Regeering aanvullende kredieten ten beloope van 4,950,000 frank.

Er is dus geen verhooging vergeleken met 1932.

ELFDE VRAAG.

II. — *Zeewezen.*

a) Zeevaart-hoogeschool te Antwerpen :

Bouwkosten van de School;
Aantal leerlingen en jaarlijksche uitgave per hoofd.

ANTWOORD.

De bouwkosten van de Zeevaart-hoogeschool te Antwerpen bedragen fr. 6,670,439-95.

Het aantal leerlingen die de School hebben bijgewoond in den loop van 1932 bedraagt 211.

Volgens de uitslagen van het dienstjaar 1932, bedraagt de jaarlijksche uitgave per hoofd 15,789 frank.

Dank zij de bezuinigingen door de instelling van de School en van het

dans le nouveau bâtiment et par le remplacement du navire-école « l'Avenir » par le « Mercator », la dépense annuelle par élève tombera pour l'exercice 1933 à 11,279 francs.

DOUZIÈME QUESTION.

2. *Marine.*

b) 1^o Ecole de Marine de l'Etat, à Ostende.

Coût du nouveau bâtiment-école.

2^o Nombre d'élèves et dépenses annuelle par tête.

Quelles sont les raisons qui ont fait adopter le système mixte du voilier doté d'un puissant moteur auxiliaire?

Le bâtiment présente-t-il les conditions de sécurité requises?

RÉPONSE.

1^o Le coût du nouveau bâtiment de l'Ecole de Marine, à Ostende, s'élève à fr. 1,740,558-80.

L'Ecole est installée pour recevoir cent élèves internes dans les divisions inférieure et moyenne; treize élèves ont, d'autre part, fréquenté la division supérieure au cours de l'année 1932.

En se basant sur les résultats de l'exercice 1932, la dépense annuelle par tête s'établit à 5,179 francs.

2^o La voile est généralement reconnue nécessaire à la formation du marin; mais on lui adjoint, en général, un moteur auxiliaire, pour faciliter l'exploitation. Seul le moteur permet d'imposer aux croisières une durée précise, de les incorporer dans un système d'éducation rationnel. *L'Avenir*, qui n'avait pas de moteur, a perdu un mois à l'entrée de la Manche, lors de son dernier voyage, les vents étant contraires.

La puissance du moteur est un élément de la sécurité à proximité des côtes. Elle est de 500 chevaux et

internaat in het nieuwe gebouw verwezenlijkt, en door de vervanging van het schoolschip « L'Avenir » door de « Mercator », zal de jaarlijksche uitgave per leerling voor het jaar 1933 vallen op 11,279 frank.

TWAALFDE VRAAG.

2. *Zeewezen.*

b) 1. Marineschool van den Staat te Oostende;

Kosten van het nieuwe schoolschip.

2. Aantal leerlingen en jaarlijksche uitgave per hoofd.

Welke zijn de redenen die het gemengd stelsel hebben doen aannemen van het zeilschip voorzien van een sterken hulp-motor?

Biedt het schip de vereischte veiligheidsvoorwaarden?

ANTWOORD.

1. De kosten van het nieuwe schip der Marineschool te Oostende bedragen fr. 1,740,558-80.

De School is ingericht om honderd inwonende leerlingen te ontvangen in de lagere en middelbare afdeelingen; dertien leerlingen hebben bovendien de hogere afdeeling gevolgd in den loop van het jaar 1932.

Volgens de uitslagen van het dienstjaar 1932, bedraagt de jaarlijksche uitgave per hoofd 5,179 frank.

2. Het zeil wordt doorgaans noodig geoordeeld voor de opleiding van den zeeman; doch men voegt er doorgaans een hulp-motor aan toe om de exploitatie te vergemakkelijken. Alleen de motor laat toe aan de omvaarten een juisten duur op te leggen, en ze in te schakelen in een rationeel opvoedingsstelsel. De « Avenir », die geen motor had, heeft bij haar laatste reis een maand vertraging geleden wegens tegenwinden, bij den ingang van het Kanaal.

De kracht van den motor is een element van veiligheid in de nabijheid van de kust. Zij bedraagt 500 paarden-

choisie de façon que l'aide d'un remorqueur ne soit pas nécessaire.

Le navire présente les conditions de sécurité requises.

TREIZIÈME QUESTION.

2. *Marine.*

c) Un programme n'est-il pas envisagé pour réduire le déficit du service des malles Ostende-Douvres?

RÉPONSE.

L'Administration de la Marine s'efforce d'augmenter le rendement de l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres en améliorant le matériel navigant, l'outillage, les installations, ainsi qu'en adoptant des méthodes industrielles d'exploitation.

Le programme d'amélioration qu'elle s'est tracé est réalisé au fur et à mesure des possibilités.

Pour réduire immédiatement le déficit de ce service, deux moyens se présentent :

a) Réduire notablement les dépenses d'exploitation, en supprimant un certain nombre de départs. Mais, d'une part, l'Administration est liée par des engagements internationaux et, d'autre part, elle doit se défendre contre la concurrence des autres services transmanches, sinon elle risque de compromettre l'existence de la ligne dont l'importance est énorme tant pour l'industrie hôtelière du littoral que pour nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne. Il ne lui reste donc comme moyen immédiat de réduire les dépenses d'exploitation que de veiller à la plus stricte économie.

C'est ce qu'elle fait.

b) Augmenter les recettes. L'Administration de la Marine fait les plus grands efforts pour les accroître. Elle a mis sur pied pour 1933 un pro-

gramme et a choisi de préférence la force humaine, car la puissance mécanique n'est pas nécessaire et la main-d'œuvre est plus facile à trouver.

Het schip biedt de vereischte voorwaarden van veiligheid.

DERTIENDE VRAAG.

2. *Zeewezen.*

c) Wordt er geen programma in aanmerking genomen om het tekort van den dienst der maalbooten Oostende-Dover te verminderen?

ANTWOORD.

Het Beheer van Zeewezen tracht de rendeeing van de exploitatie der lijn Oostende-Dover te verhoogen met het scheepvaartmaterieel, de uitrusting, de installaties te verbeteren, alsook met nijverheidsmethodes van exploitatie aan te nemen.

Het programma van verbetering dat het Beheer heeft opgemaakt wordt uitgevoerd naar gelang van de mogelijkheden.

Om onmiddellijk het tekort van dezen dienst te verminderen, liggen er twee middelen voor de hand :

a) De exploitatieuitgaven merkelyk inkrimpen met een zeker aantal afvaarten af te schaffen. Maar eensdeels is het beheer gebonden door internationale verbintenissen en, anderdeels, moet het zich verdedigen tegen de mededinging van de overige overzetsdiensten van het kanaal; zooniet dreigt het het bestaan in gevaar te brengen van de lijn, die van groot belang is zoowel voor het hotelbedrijf van de kust als voor onze handelsbetrekkingen met Groot-Brittannië. Als onmiddellijk middel om de exploitatieuitgaven te verminderen, blijft er dus alleen over te waken voor de strengste zuinigheid.

Dat wordt dan ook gedaan door het Beheer.

b) De ontvangsten verhoogen. Het Beheer van Zeewezen doet de grootste inspanningen om ze te doen stijgen. Voor 1933 heeft het een uit-

gramme amplifié d'excursions maritimes; elle a intensifié sa publicité en Angleterre surtout; elle s'efforce de maintenir l'importance de son trafic « marchandises » en recherchant des débouchés nouveaux. Mais elle ne peut songer à des augmentations de tarifs qui, dans la situation actuelle, ne manqueraient pas de provoquer la désertion de la clientèle de la ligne.

Comme remarque générale, il y a lieu de noter que toutes les lignes de navigation transmanche travaillent actuellement à perte.

QUATORZIÈME QUESTION.

3. *Aéronautique.*

Total des subventions accordées par le Gouvernement à la « Sabena » depuis son existence et le détail par année.

RÉPONSE.

Les modalités de l'intervention financière de l'État en faveur de la « Sabena Europe » sont réglées par les dispositions de l'article 33 des statuts de la société. Ces statuts, approuvés, dans leur forme initiale, par la loi du 23 mai 1923, ont été successivement modifiés par l'arrêté royal du 13 octobre 1926 et par les lois des 16 août 1927 et 25 mai 1929.

Les subventions accordées pour les exploitations d'Europe pendant les années 1923 à 1928 s'établissent comme suit :

Année 1923	.	.	fr.	1,637,252 85
— 1924	.	.	.	3,048,253 06
— 1925	.	.	.	3,100,000 »
— 1926	.	.	.	3,096,489 80
— 1927	.	.	.	3,850,000 »
— 1928	.	.	.	6,287,081 25

Sous le régime des statuts actuels, modifiés en dernier lieu par la loi du 25 mai 1929, l'assistance financière de l'État a été fixée pour les exercices sociaux 1929 à 1937 à un subsi-

debreid programma van zeereisjes op-gemaakt; de publiciteit werd versterkt, vooral in Engeland; het Beheer tracht den omvang van het goederenverkeer te handhaven met nieuwe afzetgebieden op te sporen. Maar er kan niet gedacht worden aan tarievenverhogingen die, in den huidige toestand, niet zouden nalaten de cliënteel van de lijn af te wenden.

Als algemeene opmerking dient er aangestipt dat al de zeevaartlijnen over het kanaal thans met verlies werken.

VEERTIENDE VRAAG.

3. *Luchtvaart.*

Totaal der toelagen door de Regeering aan de « Sabena » toegekend sedert haar bestaan met omstandige opgave per jaar.

ANTWOORD.

De modaliteiten van de geldelijke tusschenkomst van den Staat ten bate van de « Sabena Europe » worden geregeld bij de bepalingen van artikel 33 der statuten van de Vennootschap. Deze statuten in hunnen oorspronkelijken vorm goedgekeurd bij de wet van 23 Mei 1923, werden achtereenvolgens gewijzigd bij Koninklijk besluit van 13 October 1926 en bij de wetten van 16 Augustus 1927 en 25 Mei 1929.

De toelagen toegekend voor de exploitatie in Europa gedurende de jaren 1923 tot 1928 zijn de volgende :

Jaar 1923	.	.	fr.	1,637,252 85
— 1924	.	.	.	3,048,253 06
— 1925	.	.	.	3,100,000 »
— 1926	.	.	.	3,096,489 80
— 1927	.	.	.	3,850,000 »
— 1928	.	.	.	6,287,081 25

Onder het stelsel der tegenwoordige statuten, voor het laatst gewijzigd bij de wet van 25 Mei 1929, werd de geldelijke hulp van den Staat voor de boekjaren 1929 tot 1937 bepaald

global maximum de 234 millions de francs.

Avant le mois de novembre de chaque année et pour l'exercice suivant, le Ministre fixe sur la base du programme d'exploitation diurne et nocturne proposé par la Société et approuvé par lui, le subside total accordé par l'État pour cet exercice en fonction de la T. KM. mise à la disposition des chargeurs.

Les programmes annuels et les subsides annuels alloués par T. KM., ne peuvent être modifiés au cours d'un exercice social qu'en cas de circonstances exceptionnelles et par arrêté du Ministre.

En fin d'exercice, on procède à un redressement. Des sommes qui auront été versées par l'État en excédent sur celles dues pour les T. KM. réellement mises à la disposition des chargeurs, on déduit une rémunération de 6 p. c. l'an de la partie du capital investi dans les exploitations d'Europe. Jusqu'en 1932 inclusivement, le solde est considéré comme versé à valoir sur le subside accordé pour l'exercice suivant.

Les subventions accordées suivant ces modalités pour les années 1929 à 1932 inclusivement, s'établissent comme suit :

op een globale maximum toelage van 234 miljoen frank.

Vóór de maand November van elk jaar en voor het volgende boekjaar, bepaalt de Minister, op grond van het programma voor dag- en nachtoplossing door de Vennootschap voorgesteld en door hem goedgekeurd, de totale toelage door den Staat voor dit dienstjaar verleend volgens de KM. T. ter beschikking van de bevrachters gesteld.

De jaarlijksche programmas en de toelage per KM. T. toegekend mogen niet worden gewijzigd in den loop van een boekjaar behoudens in uitzonderlijke omstandigheden en bij ministerieel besluit.

Op het einde van het dienstjaar wordt overgegaan tot een bijwerking. Bedragen die door den Staat te veel werden gestort op die verschuldigd voor de KM. T. werkelijk ter beschikking der bevrachters gesteld, worden verminderd met een bezoldiging van 6 t. h. per jaar van het deel van het kapitaal belegd in de exploitaties in Europa. Tot en met 1932, wordt het saldo beschouwd als gestort te gelden op de toelage verleend voor het volgende dienstjaar.

De toelagen volgens deze modaliteiten verleend voor de jaren 1929 tot en met 1932, zijn de volgende :

	Prévision budgétaire. — <i>Raming.</i>	Subside total suivant Arrêté ministériel. — <i>Totale toelage volgens Ministerieel Besluit.</i>	Subside revenant à la Société après redressement statutaire. — <i>Toelage die aan de Vennoot- schap toekomt na afrekening.</i>
1929	16,600,000	16,000,000 »	14,743,354 11
1930	26,460,000	23,313,480 »	22,873,998 03
1931	29,480,000	28,362,480 »	24,494,249 86
1932	21,570,000	16,550,793 60	—

Pour l'exercice 1932, une somme de fr. 2,769,551-76 comprise dans le chiffre de fr. 16,550,793-60, somme relative aux frais de renouvellement des appareils, a été versée au budget

Voor het dienstjaar 1932, werd op de begroting voor order een bedrag van fr. 2,769,551-76 gestort, vervat in het cijfer van fr. 16,550,793-60 voor kosten van hernieuwing der toe-

pour ordre; par ailleurs, il est à remarquer que le redressement de fin d'année ne pourra être opéré qu'après approbation du bilan par l'assemblée générale des actionnaires.

Dans la situation actuelle, le total des subventions accordées par l'État à la « Sabena Europe » depuis l'origine s'élève donc à fr. 99,681,472-56.

QUINZIÈME QUESTION.

Combien le Gouvernement a-t-il dépensé pour les différents champs d'aviation en Belgique?

RÉPONSE.

stellen; bovendien valt op te merken dat de afrekening ap het einde van het jaarslechtskan geschieden nagoedkeuring van de balans door de algemeene vergadering der aandeelhouders.

In den tegenwoordigen toestand bedraagt het totaal der toelagen door den Staat aan « Sabena Europe » sedert haar ontstaan toegekend fr. 99,681,472-56.

VIJFTIENDE VRAAG.

Hoeveel heeft de Regeering uitgegeven voor de verschillende vliegvelden in België?

ANTWOORD.

Dépenses. — Uitgaven.

AÉRODROMES. — Vliegvelden.	PÉRIODES : La 1 ^{re} année est celle de la création de l'aérodrome. — TIJDPERKEN : Het eerste jaar is dit van den aanleg van het vliegveld.	Installation Entretien. — Inrichting onderhoud.	Personnel. — Personeel.
Bruxelles <i>Brussel</i>	1920-1931	21,551,823 02' (1)	6,666,600 »
Anvers <i>Antwerpen</i>	1920-1931	28,487,043 19	1,238,273 »
Ostende. . . . <i>Oostende</i>	1920-1931	3,060,110 94	2,027,733 »
Saint-Hubert . . . <i>Saint-Hubert</i>	1925-1931	850,826 80	95,064 »
Liège <i>Luik</i>	1929-1931	3,273,913 84 (2)	125,619 »
Zoute <i>Zoute</i>	1930-1931	953,245 15 (*)	(*) Compris dans les chiffres de dépenses d'Ostende qui fournit le personnel au Zoute en période d'explo- itation (*) Vervat in de cijfers van uitgaven van Oostende dat aan de Zoute het personeel in tijd van exploitatie le- vert.

(1) Les terrains sont la propriété du Ministère de la Défense Nationale.

(2) Jusqu'à présent, l'Administration n'a pas encore payé à la Ville de Liège, l'intérêt annuel de 5.5 p. c. sur les sommes effectivement déboursées pour l'acquisition des terrains. Malgré qu'il en ait été pris possession, la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique n'est pas terminée et la valeur des terrains n'est donc pas encore fixée définitivement.

(1) De grond behoort aan het Ministerie van Landsverdediging.

(2) Tot nog toe, heeft het Bestuur aan de stad Luik de jaarlijksche rente van 5.5 t. h. op de voor de aanwerving van den grond voorgeschoten som nog niet betaald. Ofschoon het reeds bezit heeft genomen, is de rechtsvordering voor onteigening te algemeenen nutte nog niet beëindigd en werd de waarde van den grond nog niet definitief vastgesteld.

Il y a lieu d'ajouter à ces chiffres les dépenses de l'année 1932 non encore clôturée. Les chiffres approximatifs de ces dépenses sont indiqués ci-après. Ils ne pourront être fixés de manière définitive qu'à la clôture de l'exercice, c'est-à-dire fin octobre 1933.

ANNÉE 1932.

Bij deze cijfers moeten de uitgaven worden gevoegd van het jaar 1932 dat nog niet afgesloten is. De benaderende cijfers dezer uitgaven zijn hieronder aangegeven. Zij kunnen pas voorgoed worden vastgesteld na afsluiting van het dienstjaar en wel einde October 1933.

JAAR 1932.

Dépenses. — Uitgaven.

AÉRODROMES. — <i>Vliegvelden.</i>	Installation Entretien. — <i>Inrichting Onderhoud.</i>	Personnel. — <i>Personeel.</i>
Bruxelles — <i>Brussel</i>	1,058,506 50	1,177,859 50
Anvers — <i>Antwerpen</i>	171,652 »	435,950 50
Ostende — <i>Oostende</i>	292,648 95	361,131 90
Saint-Hubert — <i>Saint-Hubert</i>	44,672 90	14,679 50
Liège — <i>Luik</i>	201,699 10	74,200 »
Zoute — <i>Zoute</i>	65,130 90	(*) Compris dans les chiffres de dépenses d'Ostende qui fournit le personnel au Zoute en période d'exploitation. (*) Vervat in de cijfers van uitgaven van Oostende dat aan de Zoute het personeel in tijd van exploitatie levert.

SEIZIÈME QUESTION.

a) Coût de construction de la gare de Deurne.

Dépense annuelle. Nombre de voyageurs.

RÉPONSE.

L'aéroport d'Anvers-Deurne comporte :

L'aérogare proprement dite;
Deux hangars-abris pour avions;
Un champ d'atterrissage de 65 hectares;

ZESTIENDE VRAAG.

a) Bouwkosten van het station te Deurne. Jaarlijksche uitgave. — Aantal reizigers.

ANTWOORD.

De vlieghaven te Antwerpen-Deurne omvat :

Het eigentijke vliegstation;
Twee loodsen voor vliegtuigen;
Een landingsveld van 65 hectaren;

Une aire d'embarquement de 7.468 m².

Le tout équipé pour satisfaire à une exploitation rationnelle des transports par air et conçu de façon à faire face aux besoins d'avenir.

La réalisation de cette œuvre, dont l'origine remonte à 1920, peut se décomposer en deux stades, savoir : les travaux effectués avant novembre 1929, ceux réalisés depuis cette date.

A. — *Travaux effectués avant novembre 1929.*

- 1^o Achat et aménagement du terrain;
- 2^o Construction d'un hangar de 44^m00 × 22^m00 × 5^m00 (hauteur libre);
- 3^o Installations provisoires et matériel nécessaire à l'exploitation.

Coût total : 6,324,000 francs.

B. — *Travaux effectués depuis novembre 1929.*

1^o Aérogare proprement dite, comprenant : locaux pour services de l'Etat (aéronautique, météorologie, police, douanes), sociétés de transport, club de tourisme, hôtel-café-restaurant, hall pour public, centrale électrique, centrale de chauffage, etc. ;

2^o Un hangar de 55^m00 × 25^m00 × 9^m00 (hauteur libre), avec ateliers, magasins, pont roulant, etc. ;

3^o Une aire d'embarquement;

4^o Voirie et égouts;

5^o Balisage des installations;

6^o Equipement nécessaire aux installations (électricité, téléphone, mobilier, eau, chauffage, éclairage, etc.).

Coût total : 21,831,000 francs.

La réalisation de l'aéroport d'Anvers se chiffre donc au total de 28,155,000 fr.

* *

Een inschepingsveld van 7.468 vierkante meter.

Alles uitgerust om te voldoen aan een rationeele exploitatie van het luchtvervoer en aan de eischen van de toekomst.

De verwezenlijking van dit werk, dat in 1920 werd aangevangen, kan in twee perioden worden ingedeeld : de werken vóór November 1929 en deze daarna uitgevoerd.

A. — *Werken uitgevoerd vóór November 1929 :*

1^o Aankoop en aanleg van het veld;

2^o Bouwen van een loods 44^m00 × 22^m00 × 5^m00 (hoogte vrij);

3^o Voorloopige installaties en materieel noodig voor de uitrusting.

Totale kosten : 6,324,000 frank.

B. — *Werken uitgevoerd sedert November 1929 :*

1^o Eigenlijk vliegstation, met : lokalen voor de Staatsdiensten (luchtvaart, weerkundige dienst, politie, douane), vervoermaatschappijen, toerisme-club, hotel-koffiehuis-eethuis, hall voor het publiek, elektrische centrale, verwarmingscentrale, enz. ;

2^o Een loods van 55 m. × 25 m. × 9^m00 (hoogte vrij), met werkhuizen, magazijnen, rolbrug, enz. ;

3^o Inschepingsveld;

4^o Wegen en riolen;

5^o Bebakening van de installaties;

6^o Uitrusting van de installaties (electriciteit, telefoon, bemeubeleering, water, verwarming, verlichting, enz.).

Totale kosten : 21,831,000 frank.

Het aanleggen van de vlieghaven te Antwerpen kost dus in het totaal : 28 miljoen 155,000 frank.

* *

Dépenses annuelles comportant entretien, matières et matériel nécessaires au fonctionnement des installations :

En 1930 : 50,000 francs;
En 1931 : 200,000 francs;
En 1932 : 140,000 francs.

* *

Les recettes en 1932 se sont élevées à fr. 171,823-27.

Pour 1933, il est prévu une recette de 190,000 à 200,000 francs.

* *

Nombre de voyageurs ayant utilisé l'aéroport d'Anvers :

En 1930 : 6,991;
En 1931 : 5,992;
En 1932 : 3,897.

Dépenses annuelles représentant les traitements et salaires du personnel (chef d'aérogare, employés chargés des services de contrôle et de sécurité, météorologie, exploitation; personnel ouvrier chargé de l'entretien de la plaine et des bâtiments, du dépannage des avions, du gardiennage des installations la nuit, etc.).

En 1930 :

Employés (1) . . fr.	119,487 40
Ouvriers	184,566 10
Total, fr.	304,053 50

En 1931 :

Employés (1) . . fr.	183,932 20
Ouvriers	236,630 »
Total, fr.	420,562 20

(1) Dans ces traitements sont compris ceux du personnel utilisé pour faire face au trafic d'été dans d'autres aérodromes.

Jaarlijksche uitgaven voor onderhoud, grondstoffen en materieel noodig voor het werken der installaties :

In 1930 : 50,000 frank;
In 1931 : 200,000 frank.
In 1932 : 140,000 frank.

* *

In 1932 bedroegen de ontvangsten : fr. 171,823-27;

Voor 1933 worden 190,000 frank tot 200,000 frank ontvangsten voorzien.

* *

Aantal reizigers die langs de vlieghaven te Antwerpen reisden :

In 1930 : 6,991.
In 1931 : 5,992.
In 1932 : 3,897.

Jaarlijksche uitgaven vertegenwoordigende de wedden en loonen van het personeel (overste van het vliegstation, bedienden belast met de diensten van controle en veiligheid, weerkundige dienst, exploitatie; arbeiderspersoneel belast met het onderhoud van het plein en van de gebouwen, met het herstellen der vliegtuigen en met het bewaken der installaties bij nacht, enz.) :

In 1930 :

Bedienden (1) . . fr.	119,487 40
Arbeiders	184,566 10
Totaal, fr.	304,053 50

In 1931 :

Bedienden (1) . . fr.	183,932 20
Arbeiders	236,630 »
Totaal, fr.	420,562 20

(1) In deze wedden zijn begrepen die van het personeel gebezigd om het hoofd te bieden aan het zomer-
verkeer op andere vliegvelden.

En 1932 :

Employés (1) . . fr.	201,761 10
Ouvriers	234,189 60
Total, fr.	435,950 70

Il est à prévoir qu'en 1933 les dépenses seront réduites respectivement à 134,000 francs pour le personnel employé et à 200,000 francs pour le personnel ouvrier, la dépense totale se chiffrant à 334,000 francs environ.

DIX SEPTIÈME QUESTION

b) ART. 80. — Le crédit demandé peut-il être considéré comme intervention totale?

Quel est le programme des économies envisagées?

RÉPONSE.

Le crédit demandé ne peut pas être considéré comme représentant l'intervention totale de l'État dans le déficit de la « Sabena ».

La prévision du déficit de 1933 est de 16,640,000 francs.

En 1932, les sommes dues à la Société se sont élevées à 16,794,041 fr. Elles étaient en diminution sensible sur celles qui avaient été prévues pour cet exercice.

Ces sommes comportent, tant pour 1932 que pour 1933, et pour un montant de plusieurs millions (5 à 6 en 1933), des versements à faire par la « Sabena » à son fonds de renouvellement.

Afin d'éviter au Trésor un décaissement massif, il est envisagé de verser au Budget pour ordre les sommes dues à la « Sabena » au titre de renouvellement.

(1) Dans ces traitements sont compris ceux du personnel utilisé pour faire face au trafic d'été dans d'autres aérodromes.

In 1932 :

Bedienden (1) . . fr.	201,761 10
Arbeiders	234,189 60
Totaal, fr.	435,950 70

Er valt te voorzien dat in 1933 de uitgaven respectievelijk zullen verminderd worden met 134,000 frank voor het bedienden-personeel en met 200,000 frank voor het arbeiderspersoneel, terwijl de globale uitgave ongeveer 334,000 frank zal bedragen.

ZEVENTIENDE VRAAG.

b) ART. 80. — Mag het gevraagde krediet beschouwd worden als totale tussenkomst?

Welk programma van besparingen wordt voorzien?

ANTWOORD.

Het gevraagd krediet mag niet beschouwd worden als de totale tussenkomst van den Staat in het tekort van de « Sabena »

Voor 1933 wordt een tekort voorzien van 16,640,000 frank.

In 1932 bedroegen de sommen verschuldigd aan de Maatschappij 16 miljoen 794,041 frank. Dit was belangrijk lager dan de vooruitzichten voor dit dienstjaar.

Deze sommen begrijpen, zoowel voor 1932 als voor 1933, een bedrag van verscheidene millioenen (5 tot 6 miljoen in 1933) als stortingen door de « Sabena » te doen voor haar vernieuwingsfonds.

Ten einde een massieve uitgave voor de Thesaurie te voorkomen, neemt men zich voor aan de Begrooting voor order de sommen te storten die aan de « Sabena » verschuldigd zijn ten titel van vernieuwing.

(1) In deze wedden zijn begrepen die van het personeel gebezigd om het hoofd te bieden aan het zomer- verkeer op andere vliegvelden.

Les allocations nécessaires à cette fin seront, le cas échéant, sollicitées par la voie des crédits supplémentaires.

Les économies réalisées par rapport à 1932, abstraction faite du montant des renouvellements, sont de l'ordre de 2,350,000 francs. Elles proviennent notamment d'un ensemble de mesures de compression des dépenses de la Société, ainsi que de l'amélioration du rendement technique des exploitations.

De daartoe noodige toelagen zullen desgevallend onder vorm van aanvullende kredieten worden aangevraagd.

De besparingen tegenover 1932, afgezien van het bedrag der vernieuwingen, belopen 2,350,000 frank. Zij vloeien namelijk voort uit een reeks maatregelen van inkrimping van de uitgaven der Maatschappij, evenals uit de verbetering van de technische rendearing der exploitatiediensten.

BIJLAGE II

PIEUX FRANKI -- LUIK

PUTTERIJ.

I. — BESCHRIJVEND BESTEK

van de materialen voor het optrekken van de nieuwe gebouwen van de centrale halte en van het deel van de verbindingsschacht tusschen de Kardinaal-Mercierstraat en de Magdalenastraat.

§ 1. — *Aard- en metselwerk, gewapend beton, betonplaten, bestrijking, tegels, bekleeding, beeldhouwwerk, ornamenten, leidingen.*

1. Metalen paalplanken	1,100 ton.
2. Cement en kalk	48,000 —
3. Steenpuin of grint	80,000 kubiekmeter.
4. Steengruis of scherp zand	40,000 —
5. Fijn zand voor mortel en bestrijking	38,000 —
6. Ronde wapeningsstaven	9,000 ton.
7. Baksteen	27,000,000 stuks.
8. Vulhaar voor bestrijking	120 ton.
9. Tegels of lino	154,000 vierkantmeter.
10. Bekleeding van de gevels	68,000 —
11. Keramiektegels	40,000 —
12. Gleistegels	37,000 —
13. Granito	11,000 —
14. Marmeren bladen	3,700 —
15. Hardsteen	7,000 kubiekmeter.

Voor memorie : beeldhouwwerk, ornamenten, leidingen, riolen.

§ 2. — *Dakwerk, zink en lood voor het dak, terrassen.*

1. Waterdichte dekking	31,000 vierkantmeter.
2. Bitumen	62 ton.
3. Zinkwerk :	
a) Zink in bladen	4,700 vierkantmeter.
b) Zinken buizen	4,000 —

§ 3. — *IJzeren raamwerk, sloten en deuren- en vensterbeslagen.*

1. IJzeren raamwerk	12,000 ton.
2. Smeedijzer	200 —
3. Mekanieke luiken	1,700 vierkantmeter.
4. Beslagen deuren	50 —
5. Metalen ramen	12,500 —

Voor memorie : Trappen, leuning, sloten, ijzerwerk, beslagen.

§ 4. — *Timmerwerk, trappen, parket, schrijnwerkerij, meubelen.*

1. Bekisting- en stellagehout	7,000 vierkantmeter.
2. Deuren	16,000 —
3. Vensterramen	14,000 —
4. Trappen	2,000 treden
5. Plinten	83,000 meter.
6. Beschotten	2,000 vierkantmeter.

Voor memorie : Luiken en blinden, kasten, winkelinstallaties, meubelen, decoratie, parket, meubelwerk.

meubelwerk, parket, decoratie

§ 5. — *Schilderwerk, glaswerk, spiegels en glas in lood.*

1. Schilderwerk	600,000 vierkantmeter.
2. Glaswerk :	
a) Spiegelglas	19,000 —
b) Gewoon glas	16,000 —

Voor memorie : Behang en gordijnen, specialiteiten, tapijten, glastegels glas in lood.

§ 6. — *Marmerwerk, verwarming, warmwaterverzorging.*

1. Marmeren schoorsteen	350 stuks.
2. Schoorsteen (potten)	2,500 meter.
3. Centrale verwarming : radiatoren	9,000 stuks.

Voor memorie : verschillende toestellen, ovens, kachels, centrale haard, tegels en bekleding, leidingen.

§ 7. — *Loodwerk voor water en gas, gleiwerk, elektrische verlichting, bellen akoustiek, telefoon, liften, hijschtoestellen, bliksemafleiders, vacuum-cleaning*

1. Sanitaire installaties :

Porseleinen gootsteen	600 stuks.
Porseleinen water-closets	1,300 stuks.
Porseleinen waterbakken	700 —
Volledige badkamers	200 —
Koperen buizen	65 ton.
Ijzeraarden buizen	2,000 meter.
2. Lichtpunten	25,000 stuks.
3. Liften (gemiddeld 25 meter hoog)	100 stuks.

Voor memorie. — Voor het water : spijzing en afvoer. Voor gas : toevoer en levering van toestellen. Elektrische installaties en toestellen : verlichting, bellen, telefoon, liften, hijschtoestellen, bliksemafleiders, vacuum-cleaning.

II. — BESCHRIJVEND BESTEK.

van de materialen voor de uitvoering van de schacht der Noord-Zuidverbinding tusschen de Planten- en de Brigitinnenstraat, met uitzondering van het deel begrepen tusschen de Kardinaal-Mercier- en de Magdalenastraat.

N ^r	AANDUIDING	HOEEVELHEDEN.
1.	Metalen damplanken	3,500 ton.
2.	Steenslag voor beton of grint	125,000 kubiekmeter.
3.	Steengruis voor beton of scherp zand	60,000 —
4.	Cement voor beton	50,000 ton.
5.	Ronde wapeningsstaven	18,000 —
6.	Metalen raamwerk en ijzer	1,000 —
7.	Straatkeien	4,000 vierkantmeter.
8.	Asfalt	2,000 —
9.	Afdekking	35,000 —
10.	Waterdichte laag	55,000 —
11.	Potaarden zuurwerende platen	46,000 —
12.	Baksteen	200,000 stuks
13.	Dakpannen	15,000 —
14.	IJzeraarden buizen	500 meter
15.	Zandsteen straatgoten	100 —
16.	Betonbuizen	4,500 —
17.	Stortbuizen	400 —
18.	Zink	200 vierkantmeter.
19.	Tegels	2,000 —
20.	Ramen met glas	800 —
21.	Deuren	80 —
22.	Houtwerk (timmerwerk der voorloopige bruggen)	1,900 kubiekmeter.
23.	Beschoeiing en schoring	10,000 —
24.	Waterpijpen	1,300 meter.
25.	Gaspijpen	1,200 —
26.	Telefoonkabels	400 —
27.	Electrische kabels	250 —
28.	Nieuwe tramwegen	500 —

(N° 87.)

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 2 AOUT 1933.

Rapport de la Commission des Transports chargée d'examiner le Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1933.

(Voir le n° 5-XV du Sénat.)

Présents : MM. SEGERS, président ; CATTEAU, DE BRUYN, le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DENS, FERMINNE, LALEMAND, MISSON, QUINCHON, VAN CAUWENBERGH et WAUCQUEZ, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Introduction.

Vous m'avez fait l'honneur de me charger l'an dernier de la rédaction du rapport sur le Budget des Transports.

Averti des difficultés d'une tâche nouvelle et grave — les transports sont le fondement de notre économie nationale — je me fis un devoir d'établir, avant toute conclusion, *un relevé documentaire de nos différents moyens de transports* : par route, par rail, par eau, dans l'air.

Je fis suivre ce relevé de l'exposé du *problème de la coordination des Transports*.

Plusieurs modes de transport sont aptes, en effet, au même service, sans y être également qualifiés et la concurrence qu'ils se font entre eux est d'autant plus âpre que chacun dispose d'un outillage supérieur à ses possibilités actuelles d'emploi.

La détermination d'une hiérarchie étant le point de départ de toute politique de transports, je rappelai que la première place continuerait à appartenir au Chemin de fer.

Abordant le problème de l'*Exploitation du Chemin de fer*, je n'hésitai pas à déclarer que, réserve faite pour les Chemins de fer Vicinaux, l'inadaptation du Chemin de fer aux perfectionnements techniques récents et aux conditions de vie nouvelles lui faisait subir plus profondément les effets de la crise et de la concurrence automobile.

Je signalai particulièrement la situation désastreuse du Service des Voyageurs.

Insistant sur l'urgence de la modernisation de celui-ci, je mentionnai l'essai d'automotrices de types divers et de trains légers sur les lignes secondaires. Mais, en l'absence de tout programme de rajeunissement pour les lignes principales, je rappelai les études faites au Havre et après l'armistice, en vue de l'électrification des lignes principales aboutissant à Bruxelles.

Etudiant de près ce projet d'électrification de l'étoile ferroviaire de Bruxelles, je lui reconnus, dans un rayon de 50 kilomètres de la capitale, les caractéristiques d'un Chemin de fer Métropolitain, comparable aux entreprises similaires existant à l'étranger et je dénommai ce futur réseau « *le Métropolitain électrique de Belgique (M. E. B.)* ».

La *Jonction Nord-Midi* est l'épine dorsale de ce nouveau réseau électrifié; elle constitue le raccordement général de ce « Super Tramway » dont le trafic ininterrompu doit réunir, dans un avenir prochain, les provinces entre elles et à la capitale.

En ce qui concerne l'aspect ferroviaire de la *Jonction Nord-Midi*, j'indiquai que, du point de vue technique, elle ne pouvait plus faire l'objet d'aucune opposition raisonnable et que du point de vue financier, elle possédait un avoir en capital et en revenus : loyers, péages, etc... couvrant l'amortissement et l'intérêt de la dépense.

En ce qui concerne l'aspect urbanistique de la question, j'établis que l'achèvement de la *Jonction* assurait la réédification immédiate et définitive du quartier de la Putterie, l'ouverture d'une nouvelle et importante voirie allant de la Putterie à la place de la Chapelle d'une part, et de la Putterie au boulevard du Jardin Botanique d'autre part, l'assainissement des quartiers adjacents ainsi que l'aménagement du quartier des Installations Maritimes par la suppression de la gare de l'Allée Verte.

Pour achever cette indispensable et magnifique entreprise, je suggérai, conformément à des précédents récents, la constitution par l'État d'une société spéciale d'utilité publique : « *la Société Nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi* ».

Me plaçant enfin dans la conjoncture la plus actuelle en même temps que la plus poignante, celle qui domine toutes les préoccupations présentes : le chômage et l'obligation de l'atténuer par l'entreprise de grands travaux publics, j'établis sans peine que le Métropolitain Électrique de Belgique, la *Jonction Nord-Midi* et la reconstruction des Régions dévastées de Bruxelles, se classent hors pair et s'adjugent la préférence sur tout autre travail, eu égard aux conditions fixées en cette matière par les économistes et les sociologues : large emploi de main-d'œuvre, travail productif, valeur d'avenir.

Les développements de mon rapport sur le Budget des Transports pour 1932 facilitent et abrègent ma tâche pour celui de 1933.

Dans la *documentation sur les Transports* qui ne pourrait présenter de variation considérable en l'espace d'une seule année, surtout en période de crise, je ferai écho à l'échange de vues qui s'est produit en Commission, notamment au sujet de la Marine.

En ce qui concerne la *coordination des Transports*, la conciliation effective à réaliser entre les transporteurs est si complexe qu'il n'est pas permis d'espérer dépasser de sitôt la phase de discussion; je signalerai toutefois l'effort méritoire de la Sous-Commission Rail-Route en vue de coordonner le trafic des marchandises.

Quant à la *modernisation du Chemin de fer*, la discussion du dernier budget au Sénat a déterminé une orientation nouvelle : l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers, dont l'exécution fut décidée en janvier dernier avec mise en exploitation dans les premiers mois de 1935. L'opinion publique en a accueilli l'information avec une satisfaction générale.

En ce qui concerne les autres propositions que j'eus l'honneur de formuler dans mon rapport de 1932 à propos du Métropolitain électrique de Belgique, de la Jonction Nord-Midi et de la reconstruction des régions dévastées de Bruxelles, elles n'ont été l'objet d'aucune contradiction formelle et, depuis lors, plusieurs faits nouveaux en ont corroboré le bien fondé.

Je puis donc continuer à m'y référer en confiance, en insistant davantage, en revanche, sur les mesures d'exécution, le défaut d'action étant la cause principale de la détresse du temps présent.

CHAPITRE I.

DOCUMENTATION ET COORDINATION DES TRANSPORTS.

§ 1^{er}. — Les Voies navigables.

La Sous-Commission Rail-Eau n'a fait sortir, au cours des douze mois écoulés, aucun règlement de partage entre le chemin de fer et la batellerie pour les transports massifs et pondéreux, ni rapproché par conséquent le terme d'un conflit séculaire; cette période n'en sera pas moins mémorable dans l'histoire de nos voies navigables.

Fidèle au principe qui prescrit l'achèvement des travaux commencés et stimulé par la nécessité de combattre le chômage, le Gouvernement a déposé, le 28 février dernier, une proposition de loi portant de 1 milliard 500 millions à 3 milliards 300 millions le Fonds des Grands Travaux, désignation que, pour y mettre la précision désirable, il faut compléter par le qualificatif « hydrauliques ».

Cet événement budgétaire est dépassé toutefois par un résultat technique relatif à l'ouvrage principal : *le Canal Albert*.

Canal direct de 120 kilomètres d'Anvers à Liège, permettant le trajet en trois jours pour des bateaux de 1,350 tonnes, le *Canal Albert* a, dès le premier jour, retenu l'attention du pays par la hardiesse de sa conception : bief unique de 55 kilomètres d'Yvoz-Ramet à Genck, à la côte 60; par son objectif économique : défense d'Anvers, contre la perte par une concurrence subreptice de la navigation mosane, mosellane et sambrienne; enfin, par sa portée militaire : nouvel et gigantesque Yser aux berges surélevées et propices à l'inondation, bouchant la trouée du Limbourg et fermant la route de l'invasion de Maestricht à Anvers.

Parmi les difficultés de toute nature, un obstacle considérable : creusement, à la côte 85, de la tranchée d'Eygen-Bilsen, dans l'argile siliceuse, qui — aux dires de certains — serait infranchissable et entraînerait l'abandon du projet.

A l'honneur de notre génie civil, l'obstacle technique est vaincu; une fois de plus, le rabattement de la nappe aquifère a fait merveille : on passe à Eygen-Bilsen; 560,000 mètres cubes, représentant la presque totalité des mauvais terrains, ont été « rapés » et enlevés sur les 1,450,000 que représente la fouille complète et celle-ci sera achevée dans quinze mois.

Ce succès a été constaté par les membres du Congrès International de Navigation et par les ingénieurs du Canal Juliana, qui sont venus y prendre des références pour les travaux d'Elsloo, au Nord de Maestricht. Il a été annoncé également, par la principale revue technique hollandaise, *De Ingenieur*, dans son numéro du 19 mai 1933 (1).

A fin 1934 également, en avance notable sur l'horaire, grâce aux dispositions prises, sera achevé l'embranchement Briegden-Neerhaeren, qui libérera les bateaux de 600 tonnes du passage par l'enclave de Maestricht et placera en nos mains la commande des eaux de la Meuse.

De Ingenieur, N° 19 Mei 1933 : « *Alles laat toe de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien, en van nu af mag men er zeker van zijn, dat het veelbesproken werk bij Eigenbilsen een succes wordt.* »

Tout permet d'envisager l'avenir avec confiance, et dès maintenant, on peut avoir l'assurance que le travail d'Eigenbilsen, dont on a tant parlé, devient un succès.

Le mouvement ascendant, qui s'est produit dans la navigation intérieure depuis l'établissement du dernier Budget, réclame une attention particulière.

A l'inverse de la régression générale, dans tous les transports, le tonnage kilométrique de la *Batellerie* pendant l'année 1931, dernière statistique connue, constitue un augmentation-record et les premiers renseignements pour 1933 marquent une avance nouvelle.

Ce résultat est dû à un abaissement considérable et successif des frêts, qui a concurrencé d'autant plus facilement le chemin de fer que celui-ci n'a rien rabattu encore des augmentations générales décrétées après la stabilisation du franc, ce dont il ne faudrait pas conclure toutefois que la Société Nationale n'a consenti aucune réduction; elle y procède, en effet, le plus souvent par voie de tarifs spéciaux dans les cas qui l'intéressent particulièrement.

A ce propos, un membre proteste contre les tarifs spéciaux pris par la Société Nationale des Chemins de fer au profit de certains usagers des canaux de façon à enlever à la navigation intérieure des trafics de matières pondéreuses, pour lesquelles la voie d'eau est le moyen naturel de transport. Certains de ces transports sont faits à perte par le chemin de fer, qui ne peut donc en tirer aucun profit, alors que les bateliers perdent des ressources qui devraient leur revenir.

Cet essor de la batellerie, en temps de crise, témoigne des grandes possibilités de l'industrie privée; les navigants sont, en effet, pour la plupart de petits patrons et simples artisans. Cette conclusion ne peut pas être énoncée toutefois sans réserve.

Nonobstant le développement considérable de son trafic, la batellerie est dans une situation malheureuse et dans une profonde détresse.

Véritable industrie d'exportation, un important matériel belge, travaillant dans les eaux françaises, hollandaises et allemandes en a été refoulé en presque totalité par le protectionnisme national.

Pour continuer à travailler, les intéressés acceptent des réductions excessives, le rendement devient nul et en dépit de ces sacrifices beaucoup d'unités chôment. De nombreux patrons sont ainsi menacés de l'expropriation et la réalisation de leurs bâtiments ne couvrirait pas les prêteurs.

Pareille situation s'impose à l'attention du Gouvernement et du Parlement. Une mesure spéciale doit intervenir à l'intention de cette intéressante corporation.

La gravité de la crise ayant élargi le droit à l'assistance par la collectivité, la réglementation des secours doit être assez souple pour aider tous ceux dont l'état de besoin est réel et incontesté, seraient-ils artisans, ouvriers ou employés, travailleraient-ils chez autrui en vertu d'un louage de services ou à leur compte avec leur propre outillage.

C'est encore sous l'aspect de la grande pitié du temps présent que s'est poursuivi, en Commission, l'examen de la situation de la navigation extérieure : la crise de la *Marine Marchande*.

Cette cause a été présentée de façon émouvante par plusieurs membres.

L'un d'eux a fait connaître que la flotte marchande belge, qui jaugeait 544,000 tonnes brutes en 1923, 509,000 tonnes en 1929, ne comptait plus aujourd'hui que 409,000 tonnes, soit une diminution de 20 p. c. en trois ans et que

43 p. c. de cet effectif est actuellement immobilisé, alors que le chômage moyen dans la flotte mondiale n'est que de 20 p. c.

L'arrêt des bâtiments réduit au chômage 2,600 officiers et marins et un navire naviguant donnant du travail à 2.5 hommes à terre, les 2,600 chômeurs directs s'accroissent de 6,500 chômeurs indirects, ce qui porte les sans-travail à près de 10,000.

Dans ces conditions, une nouvelle extension du chômage pourrait faire appréhender la disparition de la *Marine Marchande belge*.

Or, il y a unanimité dans le pays pour reconnaître l'absolue nécessité politique et économique d'une marine marchande.

Un membre a rappelé à ce sujet l'approvisionnement de l'armée pendant la guerre et le ravitaillement de la population civile en territoire occupé; il a signalé que la difficulté avait été beaucoup moins d'obtenir des vivres que de les transporter et que jamais ce transport n'aurait été exécuté sans l'existence d'une marine belge, si embryonnaire fût-elle, opération à laquelle la Marine de l'Etat avait participé par l'échange de certains paquebots de la ligne Ostende-Douvres contre des cargos.

Au point de vue historique, cette nécessité d'une marine marchande nationale a été mise brillamment en lumière dans la séance solennelle organisée le 3 mai dernier au Palais des Académies par la Ligue Maritime Belge.

Le Roi, toujours attaché aux intérêts majeurs de la nation et soucieux des choses de la mer par tradition dynastique, y assistait. Des discours documentés qui furent prononcés à cette assemblée et dont un rapport ne permet malheureusement de rien citer, se dégage une fois de plus le profond réalisme de la doctrine de Cromwell : le commerce maritime et l'expansion par delà les mers resteront l'apanage des pays qui lanceront sur les flots leurs propres navires marchands; le commerce suit le pavillon.

La possession de la plus grande et de la plus riche colonie africaine impose à la Belgique une politique maritime identique à celle adoptée par la Hollande pour faire la liaison avec les Indes néerlandaises.

Si le pays n'était pas, d'ailleurs, fermement résolu à conserver et à développer son outillage propre de transports maritimes, pourquoi des écoles de navigation et de matelotage, pourquoi cette politique hardie et presque téméraire de la multiplicité et de l'agrandissement des ports : Anvers, Gand, Bruxelles, Bruges; pourquoi l'investissement de milliards pour la conservation de leurs hinterlands?

Réalisant la gravité de la situation actuelle de la marine marchande et quelque inclination qu'elle ait par tradition à concentrer son attention sur la question ferroviaire, la Commission des Transports a chargé son rapporteur — il s'acquitte de ce mandat par la présente mention — de prier le Ministre des Transports et le Chef du Gouvernement de vouloir bien faire à la Haute Assemblée, au cours de la discussion du Budget, un exposé des mesures envisagées par le Gouvernement pour parer au chômage dans la marine marchande et assurer ultérieurement à cette industrie la protection qui lui est nécessaire pour son développement et sa construction.

Au point de vue chômage, les milieux intéressés préconisent d'affecter à la remise en activité des navires désarmés les fonds actuellement versés aux chômeurs directs et indirects.

Au point de vue de la construction, personne n'ignore que notre outillage est dans sa majeure partie usé et périmé et qu'il doit être remplacé pour faire face à la concurrence; il y a donc urgence, s'il n'est pas trop tard, à inscrire à l'ordre du jour du Parlement la loi sur le Crédit maritime et à prévoir les voies et moyens pour permettre des prêts à taux réduit moyennant garantie réelle.

Tous les pays sans exception : l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la république d'Irlande, la France, l'Italie, les Etats-Unis, le Brésil, le Japon, le Danemark, la Suède protègent largement la construction de leur marine sous forme de crédits et de subventions de toute nature.

Permettez-moi, en terminant sur ce sujet, de faire écho au S. O. S. de la Ligue Maritime Belge, adjurant les industriels et les commerçants d'imposer à leurs expéditeurs de charger leurs marchandises à bord de navires belges : les petits lots remplissent les gros bateaux.

§ 2. — La route.

Le fléchissement dans l'achat de nouveaux engins de production, principale caractéristique de la crise générale, n'a pas atteint la route.

Le nombre des véhicules à moteur pour 1932 est supérieur à celui de 1931, qui était lui-même en augmentation considérable sur celui de 1930 (1).

L'année 1933 marquera-t-elle un recul, par suite de l'aggravation de la crise et de la répercussion des nouvelles charges fiscales? la chose est possible, mais elle n'est pas certaine.

Par égard pour les contributions nouvelles et par suite de la nécessité de remédier au chômage par l'exécution de travaux publics, le Gouvernement a poursuivi sa politique routière.

Le fonds des routes de 600 millions, institué par la loi du 24 avril 1928 allant être épuisé, il a déposé, le 28 février, une proposition instituant un deuxième fonds spécial de 800 millions. Le premier a été utilisé pour la réfection extraordinaire de 2,400 kilomètres, le second doit l'être pour un ensemble de 2,200 kilomètres.

Le budget de la route pour 1933 comporte une imputation de 125 millions sur ce nouveau fonds, plus un crédit de 78 millions et demi au budget ordinaire et un crédit de 60 millions au budget extraordinaire, soit une somme globale de 263 millions et demi.

Pareil chiffre en période de compression mérite considération, bien qu'il soit très inférieur au produit de l'ensemble des taxes provenant de l'automobile.

(1) NOMENCLATURE DES VÉHICULES	1930	1931	1932
Voitures des particuliers	92.119	102.237	108.435
Automobiles de place et véhicules donnés en location.	7.184	7.612	7.435
Autobus et autocars } légers	627	456	382
} lourds	917	1.071	1.278
Camionnettes	46.204	51.310	52.902
Camions lourds	10.987	11.968	13.458
Motocyclettes	52.826	57.532	62.032
Bateaux et canots	370	393	373
Véhicules pour lesquels une attestation d'exemption a été délivrée.	1.644	2.844	3.258
Remorques	—	3.043	2.902
TOTAUX	212.878	238.466	252.455

A cet égard, l'opinion publique mieux informée, a bien voulu reconnaître qu'il n'était pas possible d'abandonner à la route la totalité de la recette.

L'Etat serait, en effet, positivement sans ressources et dans l'impossibilité de faire face à ses multiples obligations, si chaque contribuable réclamait l'affectation de ses versements personnels à la destination de son choix; dans ces conditions, l'impôt cesserait même d'être une charge et deviendrait un remboursement indirect; ce qui n'est pas encore dans notre régime fiscal.

Le problème le plus délicat est *la concurrence du rail et de la route*, matière ingrate, changeante par suite de l'évolution technique de chacun des intervenants et s'apparentant directement — non seulement à la crise des transports — mais à la crise mondiale elle-même, le propre de celle-ci étant d'avoir multiplié à l'excès les engins de production sans souci de leur utilisation.

Dans ce conflit, le critère doit être de réserver à l'automobile les utilités et les possibilités d'une découverte nouvelle, sans sacrifier le chemin de fer dans les services, pour lesquels il est plus qualifié et exploité à moindre prix.

L'expérience a déjà fourni certaines règles de discrimination.

Le chemin de fer restera le transporteur essentiel.

L'automobile « ne démettra pas » le chemin de fer, mais il le suppléera et le complètera. Engin plus souple, il réalise le « porte à porte », ce qui est particulièrement intéressant aux courtes et moyennes distances; il exonère de l'emballage, ce qui importe beaucoup pour certains transports spéciaux et il constitue un mode d'expédition plus rapide à cause d'une apathie du chemin de fer.

Il est, par contre, un transport très onéreux pour l'économie nationale, le carburant et la presque totalité du matériel étant de provenance étrangère. Son prix de revient est élevé, la plupart des usagers et même des exploitants négligeant de tenir compte d'un amortissement particulièrement lourd. C'est, en outre, un moyen dangereux, les accidents de route en Belgique, pour 1931, ont tué 395 personnes et blessé 8,104 autres alors que 53 personnes ont été tuées et 912 blessées par le chemin de fer, sans qu'aucune comparaison d'ordre de grandeur ne soit possible entre les deux exploitations (1).

Quant aux tarifs, peu nombreux sont ceux qui en connaissent les indications essentielles.

Pour le transport de personnes, l'automobile travaille presque exclusivement au tarif plein; le chemin de fer ne travaille à tarif plein qu'à concurrence de 27 p. c. seulement de sa recette, 28 autres p. c. se rapportent aux abonnements de diverses espèces et les 45 p. c. restants aux coupons-ouvriers, comportant un rabais de 75 à 90 p. c. sur le tarif normal.

Quant aux marchandises, l'automobile n'intervient généralement que pour les articles à frêt élevé sur lesquels le chemin de fer s'est réservé une marge bénéficiaire en compensation des transports de matières premières et d'articles de première nécessité exécutés en dessous du prix de revient.

(1) Aux États-Unis, pendant la période de dix-huit mois, se terminant fin 1931, il y eut plus de personnes tuées par suite d'accidents sur la route, que le pays n'a perdu de soldats au cours de sa participation de dix-huit mois à la guerre mondiale.

Dans ces conditions, lorsque l'automobile transporte des voyageurs et des marchandises à tarif plein en délaissant les transports fournis à perte par le chemin de fer dans l'intérêt général, il inflige préjudice à la collectivité et commet vis-à-vis du rail un acte de concurrence illicite.

Dans l'examen enfin, des mesures propres à la réglementation des transports sur route, il importe de distinguer entre l'usage de la route à titre privé et son utilisation à titre professionnel par une entreprise de transport de personnes ou de marchandises.

L'usage illimité de la liberté ayant provoqué dans la plupart des pays des équipements automobiles surabondants et des inutilisations injustifiées du rail, de nombreux congrès ont été saisis de la question. Les transports ferrés, les automobiles, les groupements professionnels de voyageurs et d'expéditeurs y étaient représentés; observation générale : les représentants du monde automobile n'étaient jamais les derniers à réclamer une réglementation.

Travail parallèle des pouvoirs publics.

Le rapport anglais Salter du 29 juillet 1932, a retenu l'attention universelle. Ses conclusions donnèrent lieu à une abondante polémique, mais le Gouvernement paraîtrait décidé à proposer un texte s'en inspirant largement.

La Suisse a fait récemment un pas décisif dans la voie de la coordination entre chemin de fer et autos (1).

Une loi tchécoslovaque en date du 23 décembre 1932, tend à régler la concurrence du chemin de fer et de l'automobile dans tous ses détails (2).

En ce qui concerne notre pays, la Société nationale des Chemins de fer belges a fait connaître dans un rapport adressé le 7 juillet 1932 au Ministre des Transports, que la concurrence de l'automobile lui fait subir une perte annuelle de recette qu'elle fixe à 115 millions pour le trafic des voyageurs et à 450 millions pour les marchandises.

La perte propre de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux serait de 46 millions.

La gravité de la situation n'ayant pas échappé aux trois titulaires successifs du Département : MM. Lippens, Van Isacker et Forthomme, ceux-ci firent entreprendre activement les études nécessaires.

En ce qui concerne les transports de personnes par autobus et par autocars, la loi du 21 mars 1932 a achevé de mettre ordre à la situation confuse et embrouillée dans laquelle ces services s'étaient installés après l'armistice.

(1) La Direction générale des Chemins de fer Fédéraux et les représentants des intérêts automobiles sont tombés d'accord sur un avant-projet de loi fédérale réglant le transport professionnel de marchandises sur la voie publique,

Le transport automobile est soumis à une concession délivrée par le département fédéral des Postes et des Chemins de fer, qui en fixe le rayon.

Ne sont pas soumis en principe à la concession, les transports publics exécutés à moins de 10 kilomètres et les transports privés effectués par une entreprise pour ses propres besoins.

L'octroi de la concession est subordonné aux besoins du trafic ; si elle est accordée, l'exploitation en est faite par une Société Coopérative dans laquelle les chemins de fer ont la moitié des droits, les intéressés à l'automobile un quart et les groupes économiques le dernier quart.

(2) L'impôt prévu sur les véhicules est triplé pour les transports professionnels.

Il est perçu sur les billets d'autobus et d'autocars une taxe de 30 p. c., dont la moitié est affectée au fonds de reconstruction des routes.

Le Département a publié également le cahier des charges-type. En ce qui concerne les abonnements ouvriers sur les autobus il a été reconnu impossible d'aller au delà de 50 p. c. de réduction, bien que celle-ci soit de 75 à 90 p. c. au Chemin de fer, sous peine de mettre la plupart des concessionnaires automobiles dans l'obligation de renoncer séance tenante à l'exploitation de leurs lignes.

Le Département des Transports a fait également un très grand effort en vue de préparer une solution dans la question des marchandises.

Cette étude a été poursuivie par la Commission Rail-Route, où siégeaient des délégués de tous les organismes intéressés, ainsi que des membres spécialement désignés en raison de leur compétence ou de leur fonction (1).

A fin avril, la Sous-Commission Rail-Route a adressé son rapport au Ministre des Transports.

Ce rapport, qui contient une étude détaillée du rapport anglais Salter, ne constitue, à proprement parler, qu'une base de discussion; il fait faire néanmoins à la question un pas considérable par l'ensemble de ses propositions.

Parmi celles-ci :

Le droit pour le Gouvernement d'interdire certains transports et l'organisation de la police du roulage;

L'immatriculation des entreprises de transports au registre du commerce, ce qui paraît peu et devrait faire place à une concession, étant donné qu'il s'agit d'une entreprise de transports publics sur la voie publique.

L'obligation pour les transporteurs de tenir un registre de transport et d'établir des factures de transport.

La proposition capitale, toutefois, est celle relative à l'établissement — au profit de l'Etat — d'une taxe spéciale de camionnage, applicable par timbre sur la facture et calculée au taux de 20 p. c. du prix coté pour les transports de plus de 20 kilomètres.

La taxe devrait être acquittée non seulement par les exploitants de la route ou entrepreneurs de transports publics, mais encore par les auxiliaires d'industrie, c'est-à-dire par les industriels transportant pour leur propre compte, à qui l'on peut reprocher d'employer le chemin de fer pour les matières lourdes, véhiculées en dessous du prix de revient et de conserver le transport des produits finis à tarification plus élevée.

La création de cette taxe donnera lieu à des controverses ardentes. Personne ne saurait méconnaître toutefois — ce fut la préoccupation de la Commission Rail-Route — que si l'automobile ne fournit pas les services d'utilité publique rendus par le Chemin de fer, elle n'a pas droit à la rémunération compensatrice que celui-ci touche de ce chef sur d'autres transports, et que si l'automobile se l'approprie, elle en doit indemnité à la collectivité.

Un membre conteste que les études entreprises par le Département au sujet de la coordination des transports se poursuivent comme il convient et élève une protestation énergique contre la politique suivie par la Société Nationale des Chemins de fer en matière de tarifs à l'égard de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

(1) Parmi les documents dont la Commission a été saisie, la lettre adressée le 23 décembre 1932 à la Société Nationale des Chemins de fer belges par la Fédération Nationale des Entrepreneurs de Transports de Belgique, désirant intervenir pour mettre fin à l'anarchie des transports routiers et à la concurrence irraisonnée de la route. Plusieurs des suggestions qui y étaient incluses ont été retenues.

Une Commission mixte avait été créée en vue de coordonner les rapports du grand Chemin de fer et des Chemins de fer vicinaux. Celle-ci, déclare-t-il, n'a pas été réunie dix fois en quatre ans. Aucune coordination sérieuse n'a été réalisée. La Société Nationale des Chemins de fer a la prétention d'enlever aux Vicinaux le droit de fixer librement ses tarifs. Elle lui conteste cette faculté même sur les sections que ne parcourt pas le chemin de fer et où celui-ci n'a donc aucun intérêt à empêcher les transports à prix réduit.

Le résultat de cette politique est que de nombreuses lignes vicinales se voient enlever leurs transports par l'automobile, et ne peuvent plus exploiter qu'à perte ; elles risquent de devoir bientôt disparaître, au grand dam de l'agriculture qui, dans de nombreuses régions, ne peut se passer des lignes vicinales. La situation est d'autant plus grave que le capital de la S. N. C. F. V. est souscrit par moitié par l'Etat et par quart environ par les provinces et quart par les communes.

Cette politique cause donc préjudice aux pouvoirs publics autant qu'aux usagers. Si l'Etat n'autorise pas les lignes vicinales à sauver leur exploitation par l'établissement de tarifs qui puissent leur rendre les transports que leur enlève la route, il compromettra le capital investi dans l'établissement et l'exploitation des lignes vicinales. Il est donc urgent que la S. N. C. F. V. obtienne à cet égard une plus grande liberté.

Plusieurs membres ont déclaré appuyer chaudement ces observations.

Au cours de la discussion en Commission, un membre de la Haute Assemblée a rappelé la communication qu'il avait faite en séance publique le 9 mars 1932, relativement à la création d'une Société Nationale de Transports par route s'occupant à la fois de transports de personnes et de marchandises.

La création d'une société de l'espèce comprenant tous les pouvoirs publics intéressés, la Société Nationale des Chemins de fer, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux et les principaux transporteurs automobiles, permettrait, par l'élimination de toute concurrence privée, d'établir aisément un régime de coordination ; néanmoins, la Commission n'a pas cru pouvoir se rallier à la suggestion.

L'Etat a déjà, en effet, les mains pleines par les interventions directes et indirectes qu'il doit assumer dans les transports ferrés, les voies navigables et l'aéronautique.

Il paraît peu qualifié, d'autre part, pour un genre d'entreprise dans lequel les particuliers et les sociétés privées ne réussissent guère et les régies exploitent le plus souvent à perte.

§ 3. — L'aéronautique.

Dans l'intention justifiée de demander un régime de réciprocité pour la Marine, un membre de la Commission a demandé d'adresser à M. le Ministre des Transports deux questions relatives au montant total des subventions accordées à la Sabena et des dépenses faites pour les différents champs d'aviation.

Ces questions ne sont pas sans pertinence à une époque où l'économie la plus stricte s'impose dans tous les domaines.

Réserve faite du montant et du contrôle sévère de leur emploi, la légitimité de crédits à l'aéronautique — qu'il s'agisse de dépenses de premier établissement ou d'exploitation — ne saurait pas être contestée.

Il s'agit, en effet, d'une industrie toute jeune, presque encore d'une découverte, dont l'essor, à peu près insoupçonné présentement, sera énorme, notamment dans le service postal.

Il ne faut donc pas regretter la politique adoptée ni sa hardiesse.

Grâce à elle, dans un domaine, qui est avant tout d'ordre international et entraîne, de ce chef, en toutes circonstances, de lourdes obligations pour les petites nations, la Belgique a maintenu son rang.

Chaque jour, à l'heure réglementaire, l'avion trace dans le ciel, par-dessus son territoire, une nouvelle croisée des routes de l'Europe Occidentale : Paris, Londres, Amsterdam, Berlin.

Dans le plan national, la navigation aérienne n'aura guère de place et il était indiqué d'en réduire fortement le service. Par contre, pour la Colonie, l'avion est l'agent de communication, de surveillance et de pénétration par excellence, en attendant le jour où il fera la liaison rapide entre elle et la Mère-Patrie.

L'aéronautique a donc un titre privilégié à l'attention de la Commission et de son rapporteur.

A ce propos, un membre fait observer que, tout en approuvant l'intervention du pays dans les services des lignes aériennes internationales, il estime que les dépenses qui ont été faites au profit de l'aéronautique sont exagérées, notamment le coût de l'aéroport de Deurne; la construction d'un même aéroport à l'Est du pays qui, à peine construit, s'est affaissé en partie; la participation de la Sabena, garantie par l'État dans des sociétés filiales, où des abus pourraient s'être produits. Il serait intéressant de savoir — ajouta-t-il — la mesure dans laquelle des abus auront été constatés et la perte subie par la Sabena ou ses filiales donnant lieu à garantie de l'État.

Le total des subventions accordées par l'Etat à la Sabena-Europe, de 1923 à 1932, s'élève à 99,681,472 francs.

Le chiffre de 1932 est en réduction sensible sur celui de 1931 et il convient d'indiquer que sur le montant de 16,550,793 francs, une somme de 2,769,551 fr. relative aux fonds de renouvellement des appareils n'a fait l'objet d'aucun paiement effectif à la Société, mais a été inscrite à son crédit dans le budget pour ordre.

Pour 1933, le montant du crédit prévu au budget n'est que de dix millions, en tant que versement effectif. Le complément nécessaire pour le fonds de renouvellement, de l'ordre de 5 à 6 millions, fera à nouveau l'objet d'une inscription au budget pour ordre. D'autre part, les résultats encourageants des premiers mois de 1933 permettent d'escompter une réduction d'intervention d'environ 2 millions et demi.

Malgré la crise, et si minime qu'en soit l'indication, la navigation aérienne paraît évoluer dans un sens favorable.

	1931	1932
Réseau exploité	Hiver : 1375 km. Eté : 1950 km.	Hiver : 1190 km. Eté : 2455 km.
Tonnes kilométriques offertes	1,225,663	1,158,375
Tonnes kilométriques transportées	368,118	366,353
Voyageurs : nombre	7,771	8,395
» km. parcourus	2,151,490	2,591,760
Coefficient de chargement	30.05	31.63
» d'exploitation	301 ‰	275 ‰

L'amélioration est surtout sensible pour les anciennes lignes, notamment pour la section Londres, Bruxelles, Cologne, en exploitation depuis six ans. Son coefficient de chargement atteint 52 p. c., les dépenses d'exploitation ayant été de fr. 7-90 par tonne kilométrique offerte et la recette de fr. 6-99.

Les résultats sont plus satisfaisants encore pour la section Londres-Bruxelles, où le nombre des voyageurs et des charges a nécessité à de nombreuses reprises le dédoublement des services.

L'augmentation moyenne de 20 p. c. sur le trafic voyageur est due pour partie à la réduction des tarifs, mais principalement à la politique de concentration sur l'exploitation des grandes lignes internationales par entente avec les sociétés étrangères et la recherche en commun de correspondances nouvelles : telle la liaison des lignes Paris-Bruxelles et Londres-Bruxelles avec la Rhénanie, le Danemark, la Suède, la Norvège et l'ouverture récente de la ligne Bruxelles-Berlin, avec correspondance pour Prague et Vienne.

L'accroissement-voyageur est malheureusement contrebalancé, par suite de la crise, par une diminution appréciable du trafic marchandises. Dans cet ordre d'idées, le développement du service postal demeure à l'avant-plan, d'où la création récente d'un service postal de nuit Paris-Bruxelles-Cologne.

La limitation des crédits n'a pas permis, en 1932, l'immobilisation de sommes importantes pour l'infrastructure des aérodromes et le département a réservé les crédits disponibles à l'équipement des installations propres à augmenter la sécurité de la navigation.

Le mouvement des aérodromes a donné les résultats suivants :

	ARRIVÉE D'AVIONS.		RECETTES.	
	1931	1932	1931	1932
Bruxelles	4553	4119	550,678 66	665,982 41
Anvers.	2776	1957	180,106 24	171,823 27
Ostende	706	652	60,121 09	55,816 75
			790,805 99	904,622 43

En 1932, la Haute Assemblée a demandé l'inscription de deux sommes de 500,000 francs, l'une à charge du Département des Transports, et l'autre du Département de la Défense nationale, pour la formation de pilotes militaires aux écoles civiles d'aviation. Ce crédit demeure inscrit pour le budget de 1933.

L'aviation de tourisme a fait un pas en avant, le nombre de ses avions passant de 44 à 61 et le nombre de brevets de pilote de 216 à 319.

L'industrie de la construction aéronautique doit être placée nécessairement sous le contrôle de l'Etat, tout le matériel navigant appartenant à des formations militaires ou à des groupements civils subsidiés par lui.

Le Département des Transports a donc chargé une Commission d'étudier les mesures propres à assurer la coordination des différents départements dans l'exercice de cette mission de contrôle; celle-ci a achevé ses travaux et son rapport est déposé.

La liaison Belgique-Congo ne figure plus au budget que pour un crédit de 300,000 francs au lieu de 7 millions en 1932. Le projet n'est pas abandonné, mais contrairement aux dispositions prévues dans la convention de 1931, la France n'a encore pris aucune mesure d'exécution.

CHAPITRE II.

RÉORGANISATION ET MODERNISATION DU CHEMIN DE FER.

Dans le rapport déjà cité, la Sous-commission Rail-Route rappelle avec opportunité que la meilleure défense du Chemin de fer contre l'automobile se trouve dans le perfectionnement de ses méthodes d'exploitation.

Cette observation a une portée beaucoup plus générale : le Chemin de fer étant l'industrie de base de notre économie nationale, l'état de son organisation doit préoccuper tous ceux qui ont le souci de l'avenir économique du pays; pour le Rapporteur, elle doit être le fil conducteur de son exposé : l'exploitation actuelle du chemin de fer est-elle au niveau du progrès technique?

§ 1^{er}. — Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

En dépit, et peut-être à cause du caractère secondaire et défavorable de son réseau, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux n'a pas craint, selon la déclaration de M. Levie, Président du Conseil d'administration, à l'Assemblée générale du 30 mai dernier, de moderniser progressivement et à temps.

L'électrification a été poursuivie partout où l'intensité du trafic pouvait la justifier; elle atteindra 1200 kilomètres au cours de la présente année et le programme envisagé en comporte 1700.

La Société poursuit d'autre part, activement mais sans précipitation, la substitution d'autorails aux locomotives à vapeur.

Quant aux résultats, le coefficient d'exploitation des lignes à vapeur est de 112.70 p. c.; celui des lignes électriques de 94.27 p. c., d'où un coefficient d'ensemble de 101.41 p. c. et une perte globale réduite à la somme modique, — réellement modique, si on l'oppose à l'énorme déficit des sociétés similaires dans le monde — de trois millions et demi que la réalisation du programme complet de modernisation transformera vraisemblablement en boni.

Les services d'autobus (437 kilomètres d'exploitation directe et 2366 concédés) laissent une perte de 212,487 francs.

Dans le discours qu'il prononça dans la même assemblée, M. le Ministre des Transports a synthétisé son avis sur ces résultats dans les termes suivants :

« Votre Société n'a pas craint d'avoir de l'avenir dans l'esprit. Aussi recueille-t-elle déjà, malgré la profonde dépression économique, les fruits de son audacieuse prévoyance.

» Une seconde raison de sa situation relativement favorable réside dans le fait qu'elle a parfaitement compris deux choses : l'importance capitale du trafic voyageur d'abord et ensuite l'afflux de la clientèle croissant avec les facilités qu'on lui offre.

Et en conclusion : « Vos progrès sont les nôtres, votre prospérité est celle du pays . »

§ 2. — Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

A. — Résultats généraux.

La situation de la Société nationale des Chemins de fer Belges contraste malheureusement avec celle de la Société nationale des Chemins de fer Vicinaux; elle laisse apparaître immédiatement le déficit, avec cette circonstance atténuante, toutefois, que c'est là le sort actuel de toutes les industries par suite de la crise mondiale et que les résultats des réseaux étrangers sont moins favorables encore.

En concordance avec l'aggravation de la crise mondiale, les résultats pour 1932 accusent une réduction profonde de trafic soit 521,512 voyageurs par jour au lieu de 608,799 en 1931 et pour les wagons utilisés : 19,319 par jour au lieu de 23,373 en 1931.

Par voie de conséquence, les recettes totales ont baissé de 3 milliards 90 millions en 1931 à 2 milliards 452 millions en 1932.

Par contre, les dépenses totales qui étaient de 3 milliards 23 millions en 1931 ont pu être ramenées à 2 milliards 623 millions.

Le compte d'exploitation pour l'exercice 1932 se solde dans ces conditions par une perte de 168 millions, correspondant à un coefficient d'exploitation de 110.25 p. c.; le même compte pour 1931 avait laissé un produit net de 66 millions avec un coefficient d'exploitation de 97.84 p. c.

Les trois tableaux suivants complètent ces renseignements et fournissent des points de comparaison avec les exercices antérieurs.

TABLEAU I.
RÉSULTATS FINANCIERS DE LA S. N. C. F. B.

Tous les chiffres en millions de francs.

ANNÉES.	Dividende des actions ordinaires. État Résultat annuel.	Dividendes des actions privilégiées.		Fonds de réserve. — Soldes cumulés.	Fonds de renouvellement.			Avances et emprunts. — Soldes cumulés.	Profits et pertes. Résultat de l'exercice (y compris report à nouveau).
		État (1)	Porteurs (1)		Recettes.	Dépenses.	Soldes cumulés		
1926/27 (16 mois)	270	135	135	95.2	380.4	153.9	226.5	80.9	+593.6
1928	200	100	100	176.3	454.5	202.6	478.4	80.9	+461.6
1929	200	100	100	276.5	456.9	259.7	675.6	105.9	+445.6
1930	100	50	50	382.3	472.2	375.4	772.4	497.6	+226.0
1931	—	—	—	404.5	475.8	395.6	852.6	1,097.6	+ 2.6
1932	—	—	—	141.4	476.9	310.9	1,018.7	1,098.4	-287.1

(1) Circa la moitié.

TABLEAU II.
RÉSULTATS D'EXPLOITATION DE LA S. N. C. F. B.

ANNÉES.	Nombre Km. exploités.	Unités trafic.		Recettes exploitation millions,	Dépenses exploitation millions.	Produit net. millions.	Coefficient d'exploita- tion.
		Voyageurs Km. millions.	Tonnes Km. millions.				
1927	4.795	5.780	7.869	2.889	2.474	414.4	85.65 %
1928	4.791	6.270	7.808	3.069	2.576	493.6	83.92 %
1929	4.792	6.365	8.386	3.546	3.066	479.9	96.46 %
1930	4.825	6.521	7.133	3.528	3.208	320.0	90.93 %
1931	4.823	5.810	6.027	3.090	3.023	66.8	97.84 %
1932	4.841	5.157	4.534	2.452	2.620	— 168.0	106.87 %
Janvier 1933	4.841	396	369	187	209.3	— 22.3	111.96 %
Février 1933	4.839	357	349	169.4	202.1	— 32.7	119.28 %
Mars 1933 (1)	4.839	»	»	191.4	209.8	— 18.4	109.61 %

(1) Chiffres approximatifs.

TABLEAU III.
TRAFIC DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS.

ANNÉES.	MARCHANDISES				VOYAGEURS		
	Moyenne journalière des wagons chargés				Moyenne journalière de voyageurs transportés.	Nombre de voyageurs par train.	Déficit du trafic voyageur.
	au départ stations belges.	Venus de l'étranger.	Total des colonnes 1 et 2.	Tonnes- grosses marchan- dises par train.			
							Millions.
1927	19.273	6.925	26.198	246	600.354	152	— 266.7
1928	21.147	5.713	26.860	262	642.282	157	— 246
1929	24.159	6.247	28.406	264	667.969	150	— 352
1930	20.581	5.601	26.182	248	665.522	145	— 422
1931	18.643	4.730	23.373	238	608.799	132	— 537
1932	15.753	3.566	19.319	224	521.512	113	— 622

Apprécié dans son ensemble, le résultat de l'exploitation pour 1932 — perte 168 millions — atteste, à l'honneur du Conseil d'Administration et de la Direction de la Société nationale des Chemins de fer Belges leur préoccupation d'économie et leur souci de ramener les dépenses au niveau des recettes, si difficile que soit la réalisation de semblable objectif dans une régie aussi considérable. En toute occurrence, il ne saurait être contesté que si l'exploitation avait été poursuivie sous le régime État, le déficit aurait été plus important; de plus, la confusion de fait existante entre les deux patrimoines : Chemin de fer et État, ne l'eût pas décelé en chiffres explicites.

Les charges financières de la Société Nationale venant s'ajouter à la perte d'exploitation, le bilan du Chemin de fer, pour l'exercice 1932, se clôture finalement par un mali de 285 millions; je l'avais pronostiqué à 300 millions dans mon rapport sur le budget de 1932.

En conséquence, de même qu'en 1931, aucun dividende ne sera payé aux porteurs des 10 millions d'actions privilégiées et l'État, de son côté, n'en touchera pas davantage pour ses 10 millions d'actions privilégiées ni pour ses 10 millions d'actions ordinaires.

L'allocation de 2 1/2 p. c. sur la recette brute, attribuée au fonds de réserve, demeure également suspendue.

Par contre, la dotation pour le fonds de renouvellement est maintenue à son chiffre intégral de 362 millions.

Le déficit de l'exercice 1932, soit 285 millions, est prélevé à due concurrence sur le fonds de réserve, dont le reliquat ne s'élève donc plus à la fin décembre 1932 qu'à 142 millions.

Le crédit de la Société, indépendamment de toute intervention de l'État, reste néanmoins intangible et il est permis d'espérer que le déficit de l'exercice 1933 ne dépassera pas le reliquat du Fonds de réserve. Si les recettes du premier trimestre de 1933 continuent, en effet, à accuser une perte sérieuse, les dépenses se rapprochent de plus en plus de leur chiffre; l'écart entre les unes et les autres est donc moins élevé qu'en 1932.

B. — Résultats du Service des voyageurs.

De tous les renseignements relatifs à la situation actuelle du Chemin de fer, qu'ils aient trait à l'exploitation, au bilan, à la statistique, etc.... il en est un, qui émerge par son importance et par sa signification : *le déficit croissant du trafic des voyageurs.*

Pour l'exercice 1932, les recettes voyageurs s'élèvent à 752 millions et les dépenses à 1 milliard 364 millions, soit un mali de 622 millions ou 45 p. c. contre un mali de 537 millions pour 1931 ou 38 p. c.

La recette marchandises a baissé parallèlement pendant la même année, ne s'élevant plus qu'à 1 milliard 699 millions contre 2 milliards 217 millions en 1931, mais comme les dépenses sont tombées de 1 milliard 613 millions à 1 milliard 245 millions, la balance des marchandises laisse encore un excédent brut de 473 millions.

Il ressort également de ces chiffres que, pour la première fois, les dépenses du service-voyageurs ont dépassé celles du service-marchandises.

Commenter cette situation, bien que l'opinion publique presque tout entière l'ignore, serait chose futile et vaine.

La cause en est connue : la traction à vapeur telle que nous la connaissons encore, à marche lente et à tare lourde, deux tonnes par voyageur d'après la statistique de 1932.

Le remède ne l'est pas moins, la Commission Weir l'a précisé dans une formule lapidaire; le trafic des voyageurs doit répondre sans délai à un nouveau diagramme de vitesse, de fréquence et de confort.

M. Dautry, directeur général des Chemins de fer de l'État français, émettait son avis, au Congrès de Zurich en mars 1932, dans les termes suivants : « Persévérer dans la situation actuelle n'est plus qu'un désordre ruineux, il faut faire le déséquipement des vieilleries surannées qui nous encombrent et aborder un programme nouveau de rééquipement moderne, fallût-il pour cela emprunter et dépenser ».

Quelle est, en vue de ce rajeunissement obligatoire du trafic des voyageurs, la politique de la Société nationale des Chemins de fer?

La Commission ayant posé la question, le Ministre a répondu (voir le texte complet aux annexes) :

« La Société nationale des Chemins de fer donne de l'extension au service des voyageurs par la mise en marche de trains légers et d'automotrices sur les lignes où ce mode de transport présente le plus d'avantages ».

En fait, la Société nationale — il faut l'en louer — a donné aux trains légers plus d'extension qu'il ne fallait s'y attendre; le nombre de lignes ainsi équipées était, en 1932, de vingt et celui des trains (les deux sens réunis) de 454. L'accroissement pour 1933 comportera seize lignes nouvelles avec 301 trains.

La réussite de cet expédient prouve qu'une augmentation, même légère, de vitesse et de fréquence suffit à ramener la clientèle malgré tout l'inconfort d'un matériel vétuste.

En ce qui concerne les automotrices, la Société nationale a débuté — à juste titre — par l'essai de trois types différents.

Trois automotrices Diesel à transmission mécanique ont été mises en service au début de 1930 dans le groupe de Gand (Gand-Eecloo, Gand-Thielt et Gand-Tête de Flandre). Prix d'acquisition : 1,241,460 francs le véhicule. Prix moyen du kilomètre en 1932 : fr. 1-88.

Trois automotrices à vapeur Sentinel ont été mises en service, en 1930 également, dans le groupe de Liège (Liège-Visé, Liège-Esneux et Liège-Verviers). Prix d'acquisition : 841,000 francs. Prix moyen du kilomètre : fr. 2-35.

Une automotrice A. S. E. A. Diesel à transmission électrique (16 parcours quotidiens) dessert depuis un an et demi Verviers-Spa, concurremment avec des trains légers effectuant de leur côté vingt-deux parcours. Elle a coûté 1,560,000 francs. Prix moyen du kilomètre : fr. 1-54.

Ces différents prix de revient sont à rapprocher du prix de fr. 6-97 pour les locomotives à vapeur.

Les automotrices ayant rencontré la faveur du public, la Société nationale a envisagé l'élargissement de cette expérience en la poursuivant avec divers types.

Dans ce but, elle a passé commande d'une automotrice à vapeur Birmingham, qui vient d'être livrée et donne toute satisfaction aux essais, de 15 automotrices Diesel mécanique, type léger, d'une capacité de 104 places assises et dont le tonnage a été réduit de 40 tonnes à 32 pour se rapprocher de l'auto-route, prix 875,000 francs; de 6 automotrices, plus légères encore, du poids de 16 tonnes, capacité 60 places assises et 18 debout, prix : 575,000 francs, et enfin d'une automotrice Diesel électrique de grande capacité demandée à la Société anonyme « La Brugeoise » et Nicaise et Delcuve, prix 2,215,000 francs.

L'expérimentation des automotrices a fait constater que leur vitesse commerciale n'est pas suffisante et est inférieure à celle des trains légers; les techniciens envisagent la possibilité d'y remédier et espèrent y arriver prochainement. Qu'il s'agisse toutefois de trains légers ou d'automotrices destinées à les remplacer, ces modes d'exploitation ne peuvent intervenir que comme palliatifs, car, sauf progrès technique nouveau, leur application se limite aux lignes secondaires et aux parcours peu chargés, telle la communication interprovinciale Anvers et Charleroi (1), mais dans cette zone elles peuvent agir efficacement et rendre productives des lignes déficitaires, leur valeur technique étant de réduire le tonnage mort par voyageur transporté et de permettre l'augmentation du nombre des parcours.

La réponse du Département signale en plus comme mesure de modernisation du service des voyageurs, la construction d'un millier de voitures métalliques (2).

C'est là une des questions les plus familières à la Commission des Transports du Sénat; elle en a conservé les deux souvenirs suivants :

1° L'importance de la dépense engagée : 665 millions, dont 253 millions doivent être fournis par le Fonds de renouvellement du matériel de la S. N. et 412 millions par un emprunt qu'elle a été autorisée à émettre avec cette clause spéciale que le service de l'intérêt et de l'amortissement sera fait par l'État, qui recevra en compensation des obligations de la S. N. rapportant un intérêt fixe de 2 p. c. et un dividende variable égal au dividende des actions privilégiées;

2° Les difficultés survenues entre grands et moyens constructeurs, ces derniers revendiquant une partie de la commande, ce qu'ils ont à peu près obtenu. Le nombre des adjudicataires fut finalement de 16; la commande permit aux grands constructeurs d'installer le travail à la chaîne.

87 voitures métalliques sont actuellement en service, 34 dans le service international et 53 dans le service intérieur. La fourniture s'en poursuivra à raison de 8 à 10 par semaine pour se terminer en 1934.

Le 15 juin dernier, la Direction de la Société Nationale a eu la délicate attention d'inviter les Membres de la Commission des Transports de la Chambre et du Sénat, à l'inauguration officielle, en présence du Ministre des Transports, de la ligne directe de Gand Saint-Pierre à Bruxelles-Midi, le voyage s'effectuant dans un train comprenant tous les types des nouvelles voitures métalliques (service intérieur et service international) et se complétant par l'essai d'une nouvelle automotrice Diesel sur la ceinture de Gand.

Les participants n'ont pas manqué de se rendre compte des perfectionnements que réalise ce nouveau matériel et de son mérite pour la réputation de notre réseau.

(1) L'automotrice à grande puissance, commandée à la Brugeoise pour ce service, ne gagnera que 8 minutes sur l'horaire actuel (95 au lieu de 103.)

(2) L'effectif total de 1.028 voitures est ainsi réparti :

1° 545 voitures et voitures fourgons de 22 mètres, dont 48 voitures motrices et remorquées pour les rames électriques Bruxelles-Anvers.

2° 310 voitures et voitures fourgons de 18 mètres.

Ces deux types de voitures seront affectés aux trains blocs et semi-directs circulant sur les lignes les plus importantes.

3° 58 fourgons du service intérieur.

4° 100 voitures et 15 fourgons du service international.

L'avantage le plus important est la sécurité contre le risque de mort. En cas d'accident, les caisses en bois sont réduites en miettes et les châssis qui les supportent chevauchent les uns sur les autres, tandis que les voitures métalliques sont pratiquement indéformables, étant protégées par leur ossature en fer avec une double rangée de montants aux parois d'about.

La douceur de roulement assurée par la longueur des voitures et leur construction sur boggies ainsi que le confort intérieur ont été l'objet d'une admiration unanime : glaces de sûreté, ventilation, chauffage, éclairage et décoration avec panneautage intérieur en bois du Congo.

La sincérité de ce témoignage m'autorise à signaler un inconvénient qui aurait été constaté : le placement des portières en tête et en queue des voitures avec leur profil effilé, imposé par le gabarit de la voie, laisserait un trop large espace vide entre le plancher du wagon et les quais surélevés de certaines gares.

J'en fais mention — pour y remédier — s'il en est temps encore, pour les véhicules non entamés. La Compagnie du Nord Belge aurait adopté un dispositif intéressant en plaçant les deux portes d'entrée dans le flanc latéral et non plus aux abouts.

Quant au mérite de cette opération, l'importante commande de 1.000 voitures métalliques aura été incontestablement intéressante au point de vue de la lutte contre le chômage.

En ce qui concerne, par contre, son efficacité sur l'objet essentiel de la revalorisation du trafic voyageurs, votre Commission demeurera sceptique et continuera à penser que l'immobilisation de 650 millions était hors de proportion avec le résultat à attendre.

L'introduction des voitures métalliques n'est corrélative, en effet, à aucune modification substantielle de la traction ; elles seront attelées aux trains blocs, directs, semi-directs et omnibus du régime actuel, dont elles augmenteront le confort, mais sans en modifier ni l'allure ni la fréquence.

Votre Commission apprendra toutefois avec satisfaction que 48 voitures destinées au Service électrique Bruxelles-Anvers ont pu être comprises dans le programme d'exécution et elle formera le vœu de réserver pour la même destination toutes les désignations encore possibles.

La réponse ministérielle signale encore au point de vue de la réorganisation du service des voyageurs, différentes mesures de détail ; aucun facteur, si réduit soit-il, ne doit être négligé dans un problème aussi grave ; la nomenclature en est reproduite aux annexes.

Votre rapporteur y assimile les *trains promenades* dont l'objectif est d'atteindre rapidement la région à visiter, le train ralentit, alors, à la marche de 5 kilomètres et stationne devant les beaux paysages.

Une autre innovation est celle des *trains surprises*, convois dont l'itinéraire et la destination ne sont pas connus d'avance. Ils sont organisés à la demande d'agences de voyages qui garantissent un minimum de recettes.

Pour conclure, aucune mesure capitale n'aurait été prise jusqu'ici, en vue de la modernisation des lignes principales et à trafic intensif du réseau national sans *l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers*.

§ 3. L'Électrification des Chemins de fer belges.

L'absence de toute indication dans la réponse ministérielle, quant à l'électrification prochaine de la ligne rapide Bruxelles-Anvers n'implique ni une omission ni une erreur.

La décision prise ne peut pas être inscrite, en effet, à l'actif de la Société Nationale des Chemins de fer.

S'il y a eu mérite à déclancher l'électrification des Chemins de fer Belges, l'initiative de la mesure appartient à la Commission des Transports du Sénat, qui, à deux reprises, l'an dernier, a préconisé la mesure avec une insistance particulière, suivie dans son attitude par la Haute Assemblée, lors de la discussion du budget de 1932 en séance publique.

Une part importante de ce mérite revient également à l'honorable Ministre des Transports. M. Forthomme, qui mettant fin à des rapports et à des délibérations qui n'avaient que trop duré, soumit le projet au vote du Conseil d'administration qui l'adopta finalement, en séance de janvier dernier, à une importante majorité.

L'électrification Bruxelles-Anvers sera appliquée à la voie rapide, l'ancienne voie lente restant réservée aux trains de marchandises et aux trains de voyageurs internationaux.

L'énergie adoptée est le courant continu à la tension de 3,000 volts.

Tout le matériel sera construit en Belgique, à l'exception de quelques appareils spéciaux en quantité limitée.

Le devis s'élève à :

<i>Automotrices</i>	<i>fr.</i>	36,500,000
<i>Voitures</i>		15,000,000
<i>Pièces de rechange</i>		1,500,000
<i>Lignes de contact</i>		10,000,000
<i>Sous-stations</i>		13,100,000
<i>Travaux de suppression de passages à niveau</i>		13,600,000
<i>Relèvement de la gare de Malines</i>		10,000,000
<i>Modification des signaux</i>		4,300,000
<i>Divers</i>		12,000,000
<i>Total</i> . . . <i>fr.</i>		116,000,000
<i>A déduire, subside de l'État en compensation de la réduction des allocations de chômage correspondante</i>		10,000,000
<i>Reliquat</i> . . . <i>fr.</i>		106,000,000

L'investissement prévu pour pareille entreprise est modique, étant donné l'expérience tentée, les enseignements et les résultats qu'il est permis d'en attendre; il ne comporte même pour l'électrification proprement dite qu'une dépense de l'ordre de 37 millions, 51 millions se rapportant au matériel roulant et 28 millions à la voie et à la signalisation.

La transformation électrique de la ligne Bruxelles-Anvers étant aujourd'hui un fait acquis et les services de la Société Nationale s'appliquant actuellement avec zèle à son exécution, il est indiqué d'en envisager les résultats sur la revalorisation du trafic voyageurs.

Dans son rapport du 14 décembre 1932 au Conseil d'Administration de la

Société Nationale, le Dr Huber-Stockar, ingénieur-conseil des Chemins de fer Fédéraux Suisses, s'expliquait comme suit :

« Le trafic voyageur local à grande vitesse entre Bruxelles et Anvers étant susceptible d'un développement considérable, l'électrification de la ligne peut être comptée parmi celles qui sont naturelles au point de vue technique, favorables au point de vue exploitation et nécessaires au point de vue de la politique ferroviaire.

Le même expert précise son avis dans les termes suivants : « Cette électrification ne devrait pas dépendre d'une preuve mathématique des économies d'exploitation réalisables, mais du degré dans lequel l'on peut attendre le développement du trafic voyageur entre Bruxelles et Anvers. »

La question ne saurait être mieux posée; elle est d'ailleurs conforme à l'expérience acquise par les Chemins de fer vicinaux.

Quand il s'agit du trafic voyageur, l'électrification ne permet pas de compter *a priori* sur une réduction de dépenses, celles-ci demeurent du même ordre que dans la traction à vapeur; par contre, les chances favorables de l'opération et le boni nécessaire pour couvrir l'intérêt et l'amortissement se trouvent dans l'accroissement du nombre de voyageurs, espoir d'autant plus fondé pour la ligne Bruxelles-Anvers que les trois conditions prévues par le diagramme de réorganisation atteignent le maximum de réalisation.

Au point de vue « confort », automotrices électriques, matériel moderne, mis au point par les métros de Paris et de Londres, 4 voitures par train : deux motrices encadrant deux remorquées, chaque rame ayant une capacité de 350 places assises et 150 debout.

Au point de vue « vitesse », le trajet direct en 30 minutes et en cas d'arrêt à Malines, 33 minutes.

Au point de vue « fréquence », l'horaire à vapeur actuel comporte 36 trains dans chaque sens; le trafic électrifié sera, au début, de 57 trains dans chaque sens et puis de 74, soit en décomptant les heures mortes, de 21 heures du soir à 5 heures du matin, un départ toutes les dix minutes; les plus ardents défenseurs de l'électrification n'espéraient pas autant.

Les résultats de l'électrification Bruxelles-Anvers dépasseront vraisemblablement les prévisions et si un doute subsistait à cet égard, M. Dautry, directeur général de l'État français, en donne la raison psychologique, rappelant, dans son intervention déjà citée, ce mot de Paul Valéry : « Ce qui complique singulièrement les jugements sur les causes de nos difficultés et les remèdes qu'on pourrait y apporter, c'est que nous sommes habitués à considérer les choses sous l'espèce du passé. L'homme, toujours, entre dans l'avenir à reculons, car le lendemain, du moins le jour qu'il pressent venir, il l'imagine toujours avec des signes de la veille, avec des exemples de la veille et selon le langage de la veille ».

A parler le langage de demain, à envisager cette nécessité du redressement radical du service des voyageurs dans l'exploitation de nos chemins de fer, est-il permis de limiter l'effort à la mise en chantier des 42 kilomètres de Bruxelles-Anvers et de stater pendant trois ans avant de poursuivre?

L'intérêt du pays impose davantage et le réclame plus tôt.

Une intervention prompte, hardie, voire héroïque, peut seule comprimer l'hémorragie périodique de ce service — de l'ordre de 622 millions pour 1932 —, qui déséquilibre le bilan de la Société Nationale, réagit sur les finances de

l'Etat, handicape l'exploitation des marchandises, en faisant obstacle aux réductions de tarifs, met en danger le service public, que le chemin de fer remplit à son honneur en délivrant, au sixième ou au septième du tarif normal, des abonnements ouvriers, qui constituent 45 p. c. de ses transports-voyageurs.

L'adoption de l'électrification de Bruxelles-Anvers ayant engagé le principe et marqué définitivement l'évolution, votre rapporteur, dans un sentiment de confiance encore affermi, a l'honneur de renouveler la proposition formulée dans son rapport de 1932, d'électrifier les sept lignes principales aboutissant à Bruxelles, et constituant ensemble le réseau électrifié qu'il a dénommé le « **Métropolitain Electrique de Belgique** ».

Ce programme comporte, en sus de Bruxelles-Anvers, les lignes de :

Bruxelles-Namur	62 kilomètres;
Bruxelles-Gand	58 —
Bruxelles-Charleroi	56 —
Bruxelles-Mons	61 —
Bruxelles-Tirlemont vers Liège	48 —
Bruxelles-Ath, vers Tournai	53 —

Ensemble. . . 338 kilomètres.

Si votre opinion est demeurée celle de l'an dernier, il vous prie de vouloir bien renouveler votre approbation à cette suggestion et d'y comprendre, comme mesure d'exécution immédiate, l'électrification de la seconde tranche : la ligne de Bruxelles-Namur.

Ce tracé s'indique par le grand succès des trains légers sur ce parcours et par sa liaison avec le projet de MM. Richard et Lambert, relativement à l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.

La permanence et l'accroissement du déficit ne permettent plus de se contenter d'améliorations de détails, il appartient au Parlement de faire prévaloir les mesures propres à assurer, après nonante-neuf ans d'exploitation à la vapeur, le rééquipement moderne du Chemin de fer, à l'exemple de la résolution enthousiaste prise par les Chambres, en 1834, quand elles décidèrent la création du premier Chemin de fer.

Le Sénat qui, lors de la discussion du précédent budget, avait marqué une sympathie particulière aux déclarations de l'honorable Ministre des Transports en cette matière, l'entendra cette année avec une attention plus vive encore, après son attitude au Conseil d'administration de la Société Nationale en janvier dernier et ses déclarations à l'assemblée générale des Chemins de fer vicinaux.

Expérimentée dans tous les pays et dans tous les continents, comme formule de palingénésie du chemin de fer, l'électrification fait avec succès le tour du monde, sans passer toutefois par la Belgique, réserve faite de la courageuse tentative de la ligne de Bruxelles Q.-L.-Tervueren, inspirée davantage toutefois par une opération immobilière (1).

(1) Le développement de trafic de Bruxelles Q.-L.-Tervueren mérite de retenir particulièrement l'attention.

Le montant des recettes de janvier à fin mai 1933, s'élève à 471,341 francs contre 395,793 francs pendant la même période de 1932, soit une augmentation de 20 0/0 malgré la crise et la concurrence de tous les autres moyens de transport.

Une brochure récente : le « Presents Status of Electric Railways in Japan 1931 », résume comme suit les avantages de la transformation électrique : a) supprimer la fumée; b) réduire le temps de parcours; c) augmenter le nombre de services; d) accroître la capacité des lignes; e) développer le terrain à bâtir le long des lignes; f) réduire les dépenses d'exploitation; g) augmenter le confort des voyageurs; h) concurrencer avec succès l'automobile.

Les pays et les compagnies qui en ont fait l'essai en élargissent progressivement l'application.

L'exemple le plus récent est celui de l'Italie, qui, disposant déjà de 1,900 kilomètres électrifiés, vient de décréter un développement supplémentaire de 4,700 kilomètres.

Le *Giornale d'Italia*, du 30 mai 1933, en commentant la nouvelle, publie en même temps le prospectus de l'émission d'un Emprunt de 600 millions de Lires, à lots et à l'intérêt de 4.50 0/0, taux d'émission 450 Lires pour un nominal de 500 Lires. L'émission fixée au 1^{er} juillet fut couverte trois fois.

Le *Métropolitain électrique de Belgique* est une expérience plus réduite que le nouveau projet italien, et s'en différencie beaucoup plus encore par la nature du trafic.

Examiné dans son objet, le *Métropolitain électrique de Belgique* constitue l'électrification d'un réseau suburbain et de banlieue, opération qui échappe à toutes critiques, même à celles que formulent les partisans de la vapeur contre la transformation intégrale ou à grande échelle des réseaux.

Ce caractère métropolitain du Métropolitain électrique de Belgique s'avère, au premier coup d'œil, sur la carte.

Au centre, l'agglomération bruxelloise avec un million d'habitants; au Sud et au Nord, l'aval et l'amont de la vallée industrielle de la Senne; sept lignes principales de chemin de fer, chacune d'elles traverse sur un parcours de 25 kilomètres, la grande banlieue bruxelloise, et à cette distance, elles atteignent des villes et des agglomérations de moyenne importance. Poussant à 50 kilomètres plus loin, elles aboutissent aux plus grandes villes du pays, Liège seul excepté, et y rencontrent les agglomérations les plus denses, le bassin fluvial et industriel d'Anvers, les bassins industriels de Charleroi, du Borinage et du Centre, le bassin industriel et maritime de Gand, toute la Belgique active.

Le réseau ferré inscrit dans cette circonférence de 50 kilomètres de rayon dessert 6,000,000 d'habitants.

Bien que plusieurs pays n'y voient plus d'inconvénient au point de vue de la Défense nationale — l'exemple de l'Italie le prouve — il va de soi qu'une transformation électrique de moins de 400 kilomètres pour un réseau de plus de 5,000 kilomètres, échappe aux objections soulevées en cette matière.

Le restant du réseau possède, en effet, la réserve de locomotives nécessaires et l'expérience de 1914-1918 a établi combien le chiffre des utilisations réelles était réduit.

Que, d'autre part, une électrification du type Métropolitain ou « Super-Tramway » soit productive, les références sont nombreuses en Belgique et à l'étranger.

Dans notre pays, le réseau des Tramways Bruxellois, une des seules entreprises dont la prospérité ne soit pas atteinte par la crise, atteint 202 kilomètres et pousse inlassablement dans la banlieue.

L'exemple des Vicinaux : Si le président du Conseil d'Administration a pu

dire et répéter que l'électrification les a sauvés, l'examen de la carte fait constater que les lignes en cause exploitent les régions suburbaines de Bruges, Gand, Anvers, Malines, Louvain, Bruxelles, Namur, Liège, Charleroi, Mons, du Littoral.

En Allemagne, le Dr Arendt conclut en termes identiques pour la région de Berlin; employant la même expression, il déclare que l'électrification et la jonction ont sauvé les Chemins de fer Prussiens dans le grand Berlin. Sous le nom de Stadtsbahn, ceux-ci poussent leurs antennes jusqu'à 42 kilomètres de la Friedrichstrasse.

A New-York, le Métropolitain évolue actuellement dans une circonférence de 30 kilomètres de rayon; son réseau comporte 340 kilomètres, la plupart à quadruple voie, les deux voies centrales livrant passage à des trains express, dénommés « Rapid Transit ». Pour répondre à la faveur du public, une Commission officielle a élaboré un plan d'extension dans un rayon de 60 kilomètres; tous les chemins de fer d'intérêt général seront ainsi raccordés à une grande boucle extérieure et à trois boucles intermédiaires, afin de permettre à tous les voyageurs d'arriver, par trains directs et sans changement de voitures, à tous les centres d'affaires et de résidence de la région New-Yorkaise.

En Angleterre, deux compagnies pratiquent principalement le « sport » de l'électrification — le Southern Railway et l'Underground.

Dans une notice de cette année, le Southern annonce qu'il possède le réseau suburbain le plus étendu du monde et que, pour acquérir cette prépondérance, il a investi dans l'électrification de la ligne Londres-Brighton, la presque totalité du capital que l'État lui avait remis comme fonds d'assurance des voyageurs.

Cette voie a 50 miles, le coût de la transformation est de L 2,750,000, et son achèvement remonte à quelques mois.

Le croiriez-vous, dit le prospectus, « six trains par heure et une heure de trajet » ?

Dans un éditorial d'avril dernier, ayant pour titre : « Electric trains Popular » le *Times* signale que de 1925 à 1932 le trafic du Southern a augmenté de 20 p. c. et que, suite au nouveau régime de la ligne de Brighton, l'augmentation y atteint 78 p. c.

Quant à l'Underground, celui-ci reçoit ses directives de lord Ashfield à qui l'expérience a appris que l'usager du transport de banlieue est disposé à consacrer 30 minutes à chaque voyage, de telle sorte que la Société s'applique à accroître le facteur vitesse pour pénétrer le plus promptement possible en banlieue.

Le 13 mars dernier, lord Ashfield inaugurait le même jour deux extensions suburbaines : celle de Piccadilly-Enfield dans la banlieue Est et celle de Piccadilly-Hounslow dans la banlieue Ouest. Dans un discours prononcé quelques jours plus tard au Royal Institute, il résumait sa politique comme suit : « Londres ne conservera sa suprématie comme centre financier, commercial et industriel, et n'accordera à ses habitants les avantages qu'ils sont en droit d'attendre, qu'en augmentant la vitesse et le confort de ses transports de voyageurs, mais je reconnais que lourde est la responsabilité de ceux qui doivent y pourvoir »

A Paris, même perspective et même tendance à pousser le Métropolitain en grande banlieue pour réaliser « le plus grand Paris ».

Dans une publication récente, ouvrage de luxe, aussi remarquable par sa présentation, cartes, diagrammes, clichés, aquarelles que par l'exposé de la

doctrine, la Compagnie du Métropolitain de Paris fait l'historique de l'entreprise et fournit une documentation abondante sur ses premiers objectifs : le métro urbain et le métro de banlieue.

Elle ajoute qu'à l'exemple de New-York, elle va créer un *métro-régional*, qui irait comme première étape à 30 kilomètres et serait réalisé à peu de frais, en reliant à travers Paris les lignes de banlieue dépendant des Compagnies de chemins de fer et en les groupant deux à deux, de manière à former des transversales diffusant dans toute la ville les voyageurs de la périphérie.

La jonction Nord-Midi remplit dans le *Métropolitain Electrique de Belgique* le rôle de ces futures transversales du Métropolitain de Paris, et ainsi agencé, le *Métropolitain Electrique de Belgique*, pour être une application trop tardive de l'électrification, a, par contre, pour recommandation d'être en concordance parfaite avec les programmes les plus récents des capitales étrangères.

Pareille rénovation implique toutefois suivant l'injonction déjà rappelée du Directeur Général des Chemins de fer de l'État français, le sacrifice énergétique des vieilleseries surannées avec l'obligation de dépenser et d'emprunter.

En se rapportant au devis établi pour Bruxelles-Anvers, la transformation électrique du *Métropolitain Electrique de Belgique* comprenant l'établissement, l'équipement et le matériel, peut être estimée, sur la base du même prix moyen de 100 millions par ligne, au montant de 600 millions pour les six lignes restantes, soit très sensiblement moins que la dépense engagée pour les voitures métalliques.

Si une partie du matériel pouvait encore être imputée sur cette opération, il en résulterait une réduction de près de moitié.

La mise de fonds ne doit, d'ailleurs, avoir lieu que par paliers successifs, ce qui permet une intervention du fonds de renouvellement de la Société Nationale et dans le début au moins, du fonds de chômage.

L'indication essentielle à retenir est toutefois la rentabilité du capital à investir.

Les chiffres présentent à ce point de vue un rapprochement singulier.

Le déficit du trafic des voyageurs atteint, pour l'exercice 1932, 622 millions; le capital nécessaire pour apporter à cette situation le remède spécifique et radical de l'électrification du cœur du réseau des chemins de fer belges est du même import.

Serait-ce vraiment irréalisable et présomptueux que d'espérer réduire ce déficit béant, grâce à la modernisation la plus complète qui soit, d'une fraction de 5 p. c. à 10 p. c., soit de 30 à 40 millions, montant de l'annuité de l'emprunt nécessaire pour cette magnifique et indispensable entreprise.

Ce rendement n'est pas douteux, les possibilités sont même très supérieures, et comme telle l'électrification se range même parmi les opérations normales d'un industriel, se conformant au cycle du progrès.

La Direction du « Southern Railway » estime actuellement à plus de 15 p. c. le rendement des capitaux investis dans l'électrification.

A l'appui de ma proposition, je me fais un devoir de rappeler les indications de l'honorable Ministre des Transports dans sa conférence du 28 mars, à la Société d'Économie politique, signalant que, malgré la crise et la concurrence de la route, le nombre de kilomètres voyageurs, en 1932, est supérieur à celui de 1913, alors que la baisse est profonde du côté des marchandises.

Comparaison faite enfin avec la construction des voitures métalliques (655 millions) ou l'application du frein Westinghouse aux wagons de marchandises (coût 450 millions), opérations que la Société Nationale a engagées sans hésitation, l'exécution du *Métropolitain Electrique de Belgique* offre un potentiel de productivité aussi élevé que celui des autres entreprises est limité.

En préconisant l'électrification du *Métropolitain Electrique de Belgique*, à savoir des sept lignes principales formant l'étoile ferroviaire de Bruxelles, votre rapporteur s'est écarté de l'ordre chronologique proposé par MM. Richard et Lambert, qui envisagent, comme début, l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.

Aucune divergence de vues n'existe pourtant entre ces deux personnalités et lui-même; celles-ci se préoccupent avant tout du principe même de l'électrification et ne doutent pas de sa généralisation extrêmement rapide, du jour où une expérience raisonnable aura été tentée, où qu'elle soit faite.

Si votre rapporteur a accordé la préférence au réseau voyageur, c'est à cause du désastre de cette exploitation et parce que — du point de vue financier — elle permet d'escompter sur-le-champ un gros supplément de recettes.

L'électrification marchandise a — au contraire — pour base la réduction des dépenses d'exploitation; la crise générale et la baisse des échanges internationaux réduisant la recette, la possibilité d'économie fléchit en même temps; mais il ne saurait être question de l'abandon de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe comme le préconisent des constructeurs de locomotives à vapeur dans un mémoire qu'ils ont fait établir à cette fin.

Le Dr Hubert Stockar, conseil technique des Chemins de fer Fédéraux suisses, désigné par le Conseil d'Administration de la Société Nationale pour arbitrer cette question et bien placé par sa position d'impartialité pour remplir cette mission, signale «l'approfondissement admirable et la compétence remarquable des études de MM. Richard et Lambert» et conclut «qu'elles démontrent que les lignes Luxembourg-Ourthe pourront être électrifiées avec un plein succès technique sûr et un résultat économique positivement acceptable».

Il est assez surprenant, d'ailleurs, d'entendre les partisans de la traction à vapeur, déclarer que celle-ci avec son matériel existant amélioré, et surtout avec un matériel nouveau perfectionné, serait en mesure d'exploiter à moins de frais que l'électrification, en raison des importantes immobilisations que celle-ci requiert.

Pourquoi, s'il en est ainsi, n'ont-ils pas fait appliquer plus tôt leurs améliorations et perfectionnements et s'ils le peuvent réellement; pourquoi n'ont-ils pas sauvé par la vapeur améliorée, l'exploitation-voyageur?

Quant au fond, la question retiendra longtemps encore l'attention des techniciens et des directeurs de Compagnies de Chemins de fer.

Dans la compétition, entre la vapeur et l'énergie électrique, tout n'est pas perte d'un côté et profit de l'autre.

En cas d'avarie, la traction à vapeur présente les avantages d'un moteur autonome; par contre, la supériorité en force, en vitesse, en souplesse et en fréquence sera l'attribut des moteurs électriques qui peuvent prendre une énergie constante et inépuisable à la Centrale, tandis que la locomotive à vapeur n'a qu'un foyer ambulant pour lequel elle doit traîner eau et combustible.

Jamais non plus la vapeur n'assurera le confort et la réduction des frais d'entretien que présente la suppression des fumées et des scories.

La production de l'énergie électrique n'est d'ailleurs qu'à ses débuts; des perfectionnements ultérieurs en abaisseront progressivement le prix.

Dès aujourd'hui, la possibilité d'employer dans les chaudières des centrales les dernières catégories de poussières et la récupération des gaz des hauts fournaux, mettent techniquement les centrales thermiques dans une position aussi favorable que les centrales hydrauliques.

Un large emploi de l'électricité au chemin de fer élargira son emploi dans d'autres industries et il en résultera une économie générale pour la production nationale.

Bref, si dans un problème aussi considérable que celui de la modernisation et de la réorganisation du chemin de fer, il reste indiqué de procéder avec réserve et pondération, il apparaît néanmoins que la voie nouvelle, le progrès compensateur du déficit et facteur de prospérité, doit être recherché dans l'essor d'une découverte nouvelle plutôt que dans l'adaptation d'un moyen ancien. Dans la compétition entre la vapeur et l'électricité, la première a eu pour elle le passé et l'autre aura l'avenir; techniciens et praticiens doivent s'y ranger d'urgence.

CHAPITRE III.

LA JONCTION NORD-MIDI

« le plus grand et le plus beau Bruxelles. »

La Jonction Nord-Midi, question âprement controversée, passionnément combattue — le sort de tous les grands projets d'utilité publique en Belgique et à l'étranger!

Cette situation peut être envisagée sans alarme.

Lorsqu'un projet répond à une fin supérieure, son aboutissement ne pourrait manquer. Le temps qui sacrifie impitoyablement les conceptions médiocres, consacre les idées maîtresses autant que le progrès technique facilite leur réalisation. Ainsi en est-il de la Jonction Nord-Midi.

§ 1^{er}. — La Jonction Nord-Midi en 1903.

Étudié et délibéré dans cette période d'équilibre financier et administratif qui marqua — avant guerre — l'apogée de la situation économique du pays, le projet de Jonction Nord-Midi, auquel s'associe le nom de son auteur, l'ingénieur Bruneel, fut définitivement adopté en 1903.

La jonction Bruneel comporte la construction d'un raccordement direct à six voies entre les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, ayant une longueur de 3,056 mètres.

L'ouvrage principal en est un tunnel de 1,948 mètres établi, dans la colline du Coudenberg et allant de la rue Linnée au Nord à la place de la Chapelle au Sud.

Les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi sont reliées au tunnel par un viaduc supérieur ayant respectivement 216 mètres et 892 mètres de longueur.

Au quartier de la Putterie, une halte centrale à huit voies.

Les voies du chemin de fer de Schaerbeek à Bruxelles-Nord et de Forest à Bruxelles-Midi sont surélevées d'une hauteur moyenne de 5^m50.

Conformément au programme envisagé dès l'origine, la Jonction Nord-Midi a un double objet : ferroviaire et urbanistique.

Au point de vue ferroviaire, la jonction soude — au cœur du réseau des chemins de fer — l'exploitation du service des voyageurs, scindée en deux tronçons par les installations en cul de sac des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. Faisant sauter le bouchon qui les sépare, elle remédie en même temps à l'insuffisance et aux dangers de leurs installations ainsi qu'au gaspillage de matériel et de main-d'œuvre inhérent au rebroussement.

Conception identique à celle qui — pour réaliser également au centre du réseau la soudure de l'exploitation du service des marchandises, — inspira la construction de la ligne de Schaerbeek à Hal, achevée depuis plusieurs années et avec quel profit !

La jonction Bruneel substitue aux deux gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, à communications partielles, trois gares : Nord, Midi et Centre, disposant chacune de toutes les communications nationales. Elle permet donc à tous les voyageurs de Bruxelles ou de province de s'embarquer ou de débarquer à leur choix dans l'une des trois gares, suivant la plus grande proximité de leur domicile ou de leurs affaires. A ceux qui changent de train, elle offre toutes les correspondances dans la même gare, sans rompre charge.

En même temps, elle donne satisfaction à la revendication formulée, dès l'origine du chemin de fer, par l'Administration communale de Bruxelles d'avoir une gare intérieure et des communications aisées et multiples avec la banlieue.

Le point de vue urbanistique du projet Bruneel ne le cède pas au point de vue ferroviaire.

L'exécution des travaux ferroviaires nécessitant d'importantes démolitions, notamment celle du quartier de la Putterie, la reconstruction de ce quartier — jointe à celle du Mont-des-Arts — doit permettre — conformément aux vues de Léopold II pour Bruxelles — de transformer le cœur de la capitale et d'y édifier un ensemble architectural et monumental.

Le plus redoutable des cas fortuits — la guerre et l'après-guerre — ont interrompu les travaux et mis en question leur achèvement.

Le Parlement, saisi d'un projet d'abandon de la Jonction, l'a repoussé au Sénat en 1928 à une importante majorité.

Depuis, la Ville de Bruxelles a entrepris à titre précaire et aléatoire différents travaux de voirie à la Putterie et au quartier Sainte-Élisabeth.

En dépit de ces divers événements, le projet Bruneel est demeuré debout et son statut juridique reste régi par la convention-loi de 1903 prévoyant l'exécution de la Jonction Nord-Midi et fixant à l'égard de toutes les parties en cause le régime de propriété des terrains expropriés.

S'il faut déplorer un retard de trente ans, cet attermoisement n'a porté aucune atteinte au mérite du projet; il est même permis d'entrevoir, pour ses deux objets, ferroviaire et urbanistique, des améliorations et des extensions qui n'auraient pu être réalisées si l'exécution avait eu lieu plus tôt.

§ 2. — La Jonction Nord-Midi en 1933.

A. — *Le point de vue ferroviaire.*

Du point de vue ferroviaire, le projet Bruneel, en concordance avec la date de son élaboration, comportait une faiblesse technique : l'exploitation à vapeur ayant pour conséquence la difficulté d'aération, et l'inconvénient des fumées et des scories, auxquels on avait cru pouvoir parer par l'expédient de tracteurs électriques, à atteler et à dételer à chaque gare d'about. Aujourd'hui, on n'envisage plus que la traction électrique directe, en liaison avec la ligne de Bruxelles-Anvers et les électrifications ultérieures du réseau.

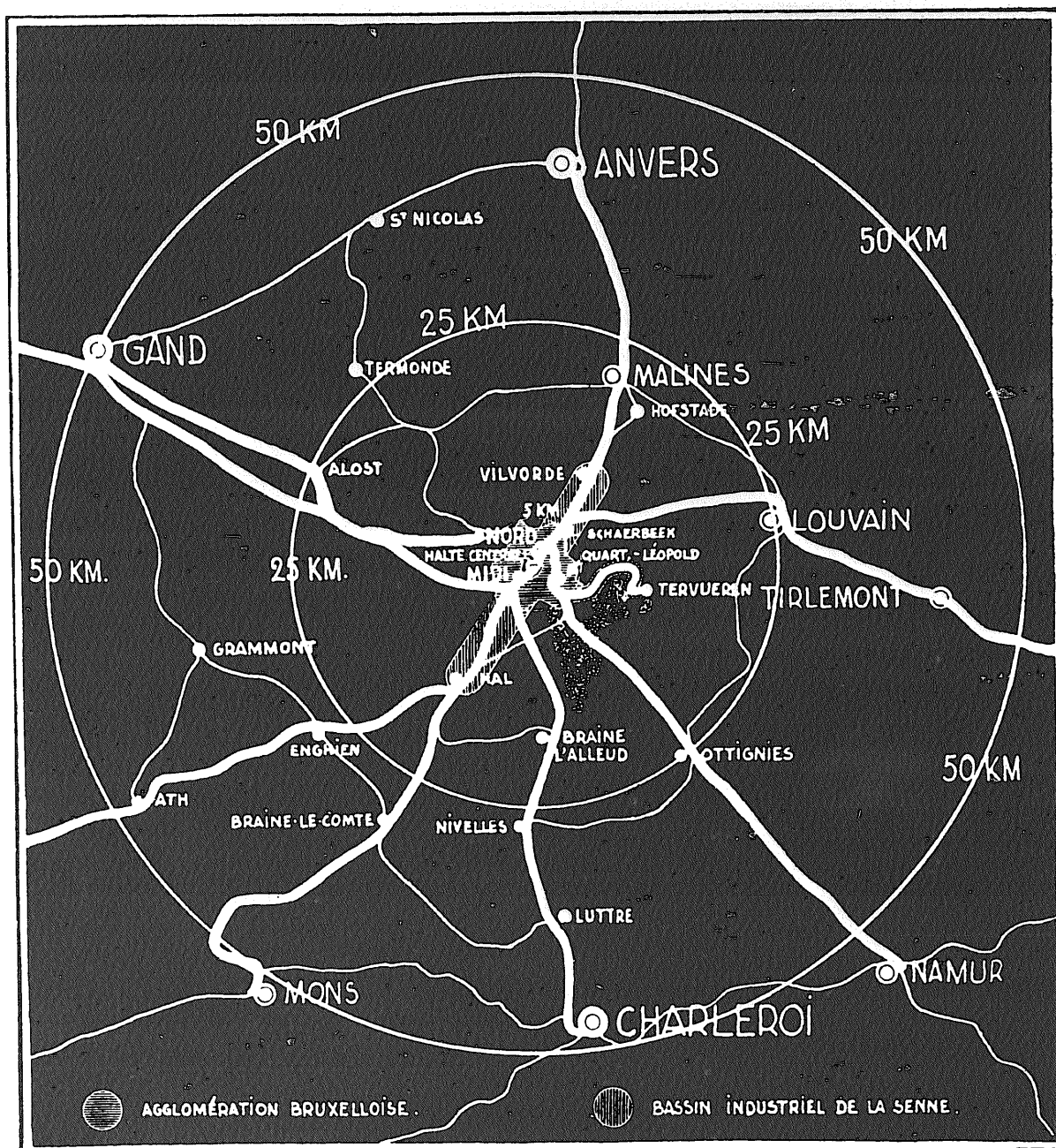
Dans ces conditions, la Jonction Nord-Midi devient l'entreprise jumelle de la construction du Métropolitain Électrique de Belgique. Toutes deux se complètent et s'interpénètrent, l'une impliquant l'autre.

Car, dans la construction du Métropolitain Électrique de Belgique, la Jonction constitue le raccordement général où se fondent toutes les lignes de voyageurs aboutissant à Bruxelles; elle forme l'épine dorsale du « Super-Tramway » électrique que doit être, au XX^e siècle, l'Exploitation du service des voyageurs au cœur du réseau des chemins de fer belges électrifiés.

Équipées électriquement et munies du bloc automatique, les six voies de la jonction, désembouteillant pour toujours les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, livrent passage à un nombre illimité de trains :

1^o *Les Trains Internationaux* : Paris-Bruxelles-Amsterdam; Londres-Bruxelles-Berlin; Londres-Bruxelles-Bâle, qui s'esbignent aujourd'hui par la ceinture et s'arrêteront tous, désormais, grâce à la Jonction et à la ligne directe de

MÉTROPOLITAIN ÉLECTRIQUE DE BELGIQUE ET JONCTION NORD-MIDI RÉUNIS



TRAFIC DE LA JONCTION NORD-MIDI

I. — TRAINS INTERNATIONAUX

Paris, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Amsterdam
Londres, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Berlin,
Londres, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bâle.

II. — MÉTRO- INTERPROVINCIAUX

Anvers, Bruxelles-Nord, Halte Centrale, Bruxelles-Midi vers la province et vice versa.
Gand, Bruxelles-Nord, Halte Centrale, Bruxelles-Midi vers la province et vice versa.
Namur, Bruxelles-Nord, Halte centrale, Bruxelles-Midi vers la province et vice versa.
Tirlemont (Liège), Bruxelles-Nord, Halte Centrale, Bruxelles-Midi, vers la province et vice versa.

Charleroi, Bruxelles-Midi, Halte Centrale, Bruxelles-Nord, vers la province et vice versa.

Mons, Bruxelles-Midi, Halte Centrale, Bruxelles-Nord, vers la province et vice versa.

Ath, Bruxelles-Midi, Halte Centrale, Bruxelles-Nord, vers la province et vice-versa.

III. — MÉTRO- URBAINS ET SUBURBAINS

Stations : Vilvorde, Haren, Schaerbeek, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Congrès, Halte Centrale, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Midi, Forest, Ruysbroek, Loth, Buysinghen, Hal.

Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi, aux deux gares du Nord et du Midi sans plus subir l'inconvénient du changement de traction.

2° *Les Métro-Inter provinciaux* : Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Namur, Bruxelles-Gand, Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Mons, Bruxelles-Ath, Bruxelles-Tirlemont (vers Liège) et vice-versa — allant en trente minutes de chaque terminus provincial à Bruxelles et continuant à travers et au delà de Bruxelles, dans le même temps de trente minutes, jusqu'au terminus provincial placé à l'opposé de la transversale.

Sur le circuit Bruxelles-Gand, le trafic peut être organisé en boucle, grâce à l'existence de la double ligne.

3° *Les Métro-Urbains et Suburbains* : desservant le centre de la ville, l'agglomération bruxelloise et la vallée de la Senne. Stations : Vilvorde, Haren, Schaerbeek, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Congrès, Halte centrale, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Midi, Forest, Ruysbroeck, Loth, Buysinghen, Hal.

Plus d'horaires intermittents nécessitant la consultation d'un guide, mais tous horaires fixes, trouvant place sur un seul feuillet de papier, à la cadence de trente minutes, de vingt minutes, et il est même permis de l'espérer, de dix minutes. Suivant l'heure et la densité du trafic, les trains comportent deux, quatre, six ou huit voitures du meilleur confort.

Sont appelés à bénéficier de cette réorganisation fondamentale de l'exploitation des chemins de fer belges, tous les voyageurs du pays sans exception, de Bruxelles ou de la province, y compris notamment les abonnés ouvriers relégués actuellement en grand nombre à la gare de Bruxelles-Allée-Verte ou aux gares de périphérie, régime qui les prive des correspondances (1).

Bruxelles et son agglomération, que le chiffre insuffisant de sa population aurait maintenu dans la position de « tangente-métro », possèdera ainsi un Métropolitain national, réalisant à vaste échelle **le plus grand Bruxelles**, à l'instar des grandes capitales mondiales : Paris, Londres, Berlin, New-York.

Que d'autres références d'ailleurs au sujet des jonctions ferrées et des voies de pénétration intérieures installées ou projetées dans d'autres capitales, au prix de travaux considérables : Tokio, Varsovie, Buenos-Ayres, Québec, Copenhague, Oslo, Rome, etc.

A Tokio, jonction Nord-Sud, comme à Bruxelles, de 3 kilomètres et demi de longueur en viaduc supérieur, allant de Ueno-Nord à Tokio-Sud, exploitation électrique en liaison avec les lignes suburbaines et notamment le port de Yokohama, que le bloc électrique atteint en vingt-cinq minutes.

A Varsovie, malgré l'urgence de travaux de toute nature, le Gouvernement polonais accorde la préférence à la transversale de Varsovie, remplaçant la ceinture de 13 kilomètres et demi par une jonction Est-Ouest de 4^{km}300. Principaux travaux d'art : un tunnel de 1,200 mètres sous le centre de la ville et un pont sur la Vistule, de 450 mètres. La transversale a été terminée fin juillet et est entrée en exploitation. Reste à achever la gare Centrale, dont les fondations ont été établies par la Société des Pieux Franki, et à électrifier le nœud ferroviaire de Varsovie, pour lequel un consortium anglais a avancé 60 millions de zlotys.

(1) Cette facilité de traverser Bruxelles ne pourra manquer d'avoir l'influence la plus salutaire sur le marché national du travail et les possibilités d'embauchage.

A Buenos-Ayres, le Chemin de fer Central Argentin se prolonge, sous le centre de la ville, jusqu'au port édifié sur le Rio de la Plata, par une ligne souterraine d'une longueur de 9 kilomètres, transportant annuellement 33 millions de voyageurs. Une autre ligne souterraine, d'une longueur de 6^{km}800, va des gares de Caballito et Once (Chemins de fer de l'Ouest) à la Plaza de Mayo, centre des affaires, à proximité du port; elle transporte actuellement 50 millions de voyageurs. Une troisième ligne, de 4^{km}800, destinée à relier les deux gares de Retiro (Central Argentin) et de Constitution (Chemin de fer du Sud), en passant par la Plaza de Mayo, est en construction, et son trafic prévu est de 40 millions de voyageurs.

A Québec, une jonction, dont l'ouvrage principal est un tunnel de 1,800 mètres, percé dans le rocher historique sur lequel est bâtie la ville, a été construite pour relier le réseau du Canadian Pacific aux nouveaux quais établis en bordure du Saint-Laurent, pour l'accostage direct des grands transatlantiques du type Empress of Britain.

A Copenhague, la jonction comporte un tunnel de 1,500 mètres, à quatre voies, réunissant les deux gares Centrale et de l'Est; une halte intermédiaire est établie à mi-distance. L'ouvrage a été terminé en 1917 et est exploité depuis lors à la vapeur. Une loi récente a décidé l'électrification de la jonction et du réseau de banlieue; le premier secteur sera en exploitation au printemps de 1934.

A Oslo, l'entreprise se présente comme ligne de pénétration intérieure; elle comporte un tunnel de 2 kilomètres dans le roc, allant de la périphérie au Théâtre National et devant être prolongé jusqu'au quartier des banques et des affaires. Reliant le quartier des villas au centre de la ville et permettant, les jours fériés, l'exode des sportifs, la jonction, exploitée électriquement, a rencontré un très gros succès et apporte aux lignes électriques de banlieue qui s'y rattachent une augmentation de trafic de 5 millions de voyageurs par an.

A Rome, la jonction orientée Nord-Midi, comme à Bruxelles, intervient comme élément principal dans le plan régulateur, établi par ordre de Mussolini, en vue d'édifier la Rome moderne, qui — en conservant toutes les valeurs réelles du passé — doit y associer les conceptions nouvelles de transport, d'hygiène, d'habitations salubres, d'ensembles architecturaux, de verdure, de parcs, de vues panoramiques, etc. Le plan ferroviaire comporte trois gares : stazione Flaminia (Nord), stazione Roma Termini (centre en souterrain) et stazione Cassilina, (Midi) les deux premières étant reliées par un tunnel passant dans l'axe central de Rome. La jonction servira d'embranchement commun aux trois lignes du Nord (Florence, Ancône, Gênes) et aux trois lignes du Midi (Sulmona, Naples via Cassino et Naples rapide).

Au regard de ces réalisations et de ces programmes de modernisation, la Jonction Bruneel électrifiée n'est inférieure à aucun, mais il faut la continuer.

B. — Le point de vue urbanistique.

Du point de vue urbanistique, comme du point de vue ferroviaire, les années écoulées depuis 1903 ont fait subir au projet Bruneel une profonde évolution qui en a élargi l'objet et amplifié les possibilités.

Par suite de l'augmentation des déplacements, de leur généralisation dans toutes les classes sociales et de l'emploi intensif de l'automobile, le point de départ de tout programme d'urbanisme, la première obligation d'une ville tendant à s'adapter à la vie contemporaine, est — à l'exemple de Rome, dont je

viens de faire mention — l'organisation de ses moyens de transport et l'établissement de voies *ad hoc*.

Le Métropolitain Electrique et la Jonction réunis apportent à cet égard, à la capitale, la collaboration du plus puissant des moyens de transport (2). Ce nouveau service a la capacité d'amener directement les voyageurs du pays entier aux centres principaux de l'agglomération, sans jamais de défaillance, quel qu'en soit le nombre ou le jour, et ce, par voie souterraine, désencombrant la voirie de surface dans la proportion correspondante.

Les transports ferrés — les premiers à pourvoir au vœu des urbanistes — ainsi réglés par une solution séculaire, la ville et son agglomération peuvent aviser librement à l'organisation des transports en surface, obligation non moins inéluctable, car si, la Belgique est le carrefour de l'Europe occidentale, ses lignes médianes, du point de vue routier comme du point de vue ferré, passent par Bruxelles.

L'exécution du projet Bruneel apporte également — du point de vue routier — une contribution intéressante.

La surélévation des lignes ferrées d'une hauteur moyenne de 5^m50 depuis Schaerbeek jusqu'à Bruxelles-Nord et depuis Bruxelles-Midi jusqu'à Forest permet de faire brèche dans la muraille de Chine constituée par l'établissement du rail au niveau du sol et de rouvrir tous les passages se butant actuellement au chemin de fer : rue Allard, rue Rogier, rue des Palais, rue du Pavillon (côté du Nord), rue Théodore Verhaegen, avenue du Roi, rue des Vétérinaires (côté du Midi).

La traversée de la vallée de la Senne, resserrée aujourd'hui dans le goulot compris entre les façades des gares du Nord et du Midi, redevient libre sur un front de 7 kilomètres s'étendant de Schaerbeek à Forest : ce qui permet la détermination de courants de circulation et l'établissement de transversales de grande communication.

Solution adéquate au point de vue des exigences actuelles pour les communications ferrées et routières, la portée urbanistique proprement dite du projet Bruneel, c'est-à-dire son potentiel au point de vue de l'édification d'un quartier nouveau à la Putterie, bénéficie également — comme conséquence de l'électrification — d'une transformation radicale.

La gare centrale de jadis, avec ses dégagements de fumée, son hall vitré d'un demi-hectare et ses installations en surface, disparaît pour faire place à une halte souterraine dont plus rien ne décèle l'existence au niveau des rues.

(2) Une étude de M. Haerens, déjà citée dans mon rapport de 1932, a mis en parallèle la valeur respective des différents moyens de transport.

	Métropolitain de Paris.	Tramway 1 motrice 1 remorque.	Autobus 47 places.	Trolley- bus.	Autos privés tourisme.	Autos privés ville et taxis.
Personnes transportées par heure.	28,700	14,400	6,800	2,100	2,900	1,500
Places kilomètres par heure	632,000	187,200	88,500	27,300	109,000	22,500
Encombrement de la voirie par véhicule .	zéro (site propre)	43 ^m 10	20 ^m 265	20 ^m 265	6 ^m 240	6 ^m 240
Encombrement de la voirie par voyageur .	zéro (site propre)	0 ^m 236	0 ^m 244	0 ^m 236	4 ^m 225	4 ^m 225

Les plans et la descriptions en ont été fournis dans mon rapport sur le budget de 1932.

Sans subir aucune amputation du point de vue ferroviaire, et en offrant même à cet égard des possibilités d'avenir, sur lesquelles je forme le vœu de m'expliquer un jour, la nouvelle halte souterraine est du type en honneur à l'étranger, tels Piccadilly Circus à Londres, la gare de l'Opéra à Paris.

A l'instar de ces gares, elle sera le poumon de la vie commerciale de la cité, et desservira un grand nombre de voyageurs allant à pied et sans bagages à leurs occupations ou au centre des affaires, tels Regentstreet, Oxfordstreet, le quartier de l'Opéra et de la Madeleine.

L'installation de la halte en sous-sol fait récupérer au niveau du sol une superficie d'un demi-hectare, d'une valeur de 30 millions et permet en outre d'y ériger un édifice central à toute destination qui paraîtra convenir mais en envisageant d'en faire l'œuvre maîtresse de la réédification du Quartier de la Putterie.

Dans ces conditions, la reconstruction de la Putterie se lie plus complètement encore à l'exécution du Mont-des-Arts, la réalisation des deux projets constituant substantiellement *le plus beau Bruxelles* entrevu par Léopold II dans son génial dessein.

Pour célébrer l'unité italienne, Mussolini a entrepris de juxtaposer à la Rome Antique, et à la Rome du Moyen Age une Rome Moderne.

Pareille ambition est-elle interdite à la Belgique? Ne pourrait-elle pas ériger le complexe monumental de la Putterie et du Mont-des-Arts, dans la double préoccupation d'exécuter les volontés du Grand-Roi et de donner pour but à cette exécution d'être le Mémorial National de la Guerre? L'architecture moderne est au point et a suffisamment notion des masses constructives pour réaliser ce grand œuvre (1).

Le plus beau Bruxelles, que le programme de 1903 limitait au quartier de la Putterie, se complète, par suite des études nouvelles entreprises depuis, par une urbanisation supplémentaire et considérable comportant la création d'un grand boulevard, sis à mi-côte et allant du boulevard du Jardin Botanique à la Putterie et de la Putterie à la place de la Chapelle dans l'axe approximatif du tunnel de la Jonction qui passerait dans le sous-sol.

Il n'est pas possible toutefois de donner actuellement une plus grande précision sur ce tracé, le Collège échevinal de Bruxelles n'ayant pas donné suite à la décision prise à l'unanimité, par le Conseil communal, dans sa séance du 5 octobre 1931 chargeant le Collège d'étudier l'organisation d'un concours public pour la présentation d'un plan de voirie à créer sur les terrains expropriés en vue de la jonction : 1^o entre le boulevard du Midi et le quartier de la Putterie et 2^o entre le dit quartier et le boulevard du Jardin Botanique (2).

Du point de vue urbanistique toujours, j'ai eu l'occasion de signaler dans mon rapport de l'an dernier, que l'achèvement de la jonction Nord-Midi permettrait de désaffecter la gare de l'Allée Verte « béquille de la Gare du Nord »

(1) La possibilité de son exécution implique toutefois l'abandon des lotissements traditionnels des géomètres et l'attente hasardeuse des demandes d'autorisation de bâtir.

(2) Seraient compris également dans la zone dépendante du nouveau boulevard médian, les terrains de l'hôpital Saint-Jean, dont notre collègue, M. Catteau, en sa qualité d'Echevin de la Bienfaisance et des Œuvres sociales de Bruxelles, a dit, en séance du Conseil communal du 31 juillet dernier, « que l'hôpital était définitivement condamné et serait inexorablement démoli ».

et d'inclure les 7 hectares de superficie qu'elle comporte avec son raccordement dans la transformation du quartier des Installations Maritimes.

Cette suggestion a été, je crois, favorablement accueillie par l'Administration communale de Bruxelles. La disponibilité de ces terrains est indispensable pour reclasser l'Allée Verte et en faire une voie de communication principale à grande et belle allure entre les deux districts de la Ville.

Dernière considération d'ordre urbanistique, dont j'ai fait déjà la suggestion dans mon rapport de l'an dernier à propos de la surélévation des gares du Nord et du Midi : la possibilité d'aménager en installations commerciales le terrain sous-quais et sous-voies s'étendant en bordure des rues riveraines du Chemin de fer, depuis Schaerbeek jusqu'à Bruxelles-Nord et depuis Bruxelles-Midi jusqu'à Forest.

Le front de façade qui pourrait être ainsi constitué serait de 700 mètres aux rues de Brabant, d'Aerschot et du Progrès sur les territoires de Saint-Josse et de Schaerbeek, et de 600 mètres à l'avenue Fonsny et à la rue de France sur les territoires de Saint-Gilles et d'Anderlecht.

Cette utilisation n'avait pas été envisagée en 1903 ; ce serait pourtant un procédé trop simpliste et une exécution trop sommaire de combler uniformément la piste du chemin de fer surélevé sans prévoir, en bordure, des artères commerciales, qui pourraient à volonté être établies sous arcades couvertes.

Dans ces conditions, les installations de la place de la Constitution, achevées et livrées au commerce, deviendraient l'amorce d'une avenue Fonsny commercialisée, projet qui n'a rien de téméraire ; l'arrivée supplémentaire, à Bruxelles-Midi, de certains trains du littoral et de la région de Courtrai, a apporté à tout le quartier un renouveau d'activité, qui serait une régénération totale le jour où tous les trains aboutissant à la capitale passeraient par Bruxelles-Midi. Mêmes perspectives pour Bruxelles-Nord. La jonction électrifiée fera de Bruxelles le centre d'attraction du pays. Les deux gares du Nord et du Midi, possédant la totalité des services : bagages, etc., continueraient d'ailleurs à pourvoir seules au trafic des voyageurs internationaux.

C. — Le point de vue technique.

L'évolution de la Jonction Bruneel, du point de vue technique, n'est pas moindre que du point de vue ferroviaire et urbanistique.

En 1903, l'emploi de procédés techniques, encore récents à cette époque, pouvait expliquer certaines craintes.

Aujourd'hui, la réédition des objections, dont l'opinion publique a été saturée : écroulement des tours de Sainte-Gudule, sables bouillants, etc., ferait sourire et n'aurait d'autre conséquence que d'établir le manque total d'information de leurs auteurs.

Une référence unique suffit à cet égard : le glorieux achèvement, par la Société anonyme des Pieux Franki, des deux tunnels sous l'Escaut (véhicules et piétons), terminés dans le délai de deux ans, avec une anticipation de seize mois sur la date prévue par l'adjudication, performance égale à celle accomplie aux Etats-Unis par le percement du Holland Tunnel, de New-York.

Cet exploit technique accrédite le nom belge pour les travaux publics les plus importants à exécuter dans le monde ; tous les procédés modernes ont été mis en œuvre avec un plein succès : rabattement de la nappe aquifère, battage de

palplanches métalliques et en ciment, congélation, travail au bouclier avec et sans air comprimé, aération et ventilation, cabine centrale de commande et de contrôle, etc. (1).

Quant au tunnel de la jonction, en comparaison des prouesses d'ingénieur réalisées à Anvers, son exécution ne dépasse pas la compétence d'un entrepreneur expérimenté, elle ne nécessite guère plus que le rabattement de la nappe aquifère et l'emploi de palplanches. Le travail au bouclier, sans air comprimé, ne sera nécessaire que si l'on veut éviter certaines démolitions — la traversée de la rue Sainte-Gudule, par exemple — pour ne pas entraver la circulation.

Ces indications me fournissent l'occasion de dire qu'en raison et à cause des suspicions et des préventions accumulées contre la jonction, l'opinion publique ne s'est jamais rendu un compte exact de la portée technique de l'entreprise.

Le programme n'en est pourtant pas compliqué, il ne comporte que l'enfouissement sous le sol de trois grands pertuis ou canalisations en béton. Or, la Ville de Bruxelles a-t-elle jamais subi un inconvénient quelconque, de quelque nature qu'il soit, du passage des pertuis de la Senne sous les grands boulevards? En subit-elle aujourd'hui des garages installés sous la rue du Cardinal Mercier et les rues adjacentes? Les autos qui y somnolent ne créent de gêne à personne. Il n'en sera pas autrement du trafic intérieur de la jonction, exempt de vapeur et de fumée et quoiqu'il puisse représenter le transit ferroviaire le plus intense du pays.

Cette mention relative à l'aspect technique de la question me fournit également l'occasion d'une indication au sujet de l'installation des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

Si rien n'est absolu dans le domaine des faits, les gares à deux étages ou à deux niveaux paraissent être actuellement en faveur; parmi les plus récentes : la gare de Milan et celle de l'Est à Paris. Elles permettent l'aménagement de nombreux services sous les voies et offrent notamment la possibilité d'y amener et d'y concentrer les moyens de transport routiers : autos publics et privés, tramways, autobus, etc. Quant à la circulation des voyageurs, indépendamment des escaliers et ascenseurs, les « escalateurs » sont devenus d'un emploi trop général pour qu'il faille insister (2).

La surélévation des voies permettrait, tant à Bruxelles-Nord qu'à Bruxelles-Midi, l'installation à deux étages dans les conditions les plus aisées et les plus favorables. Un étage supérieur, établi sur une armature de colonnes, est, en effet exempt d'aléa et peu dispendieux, tandis que le creusement en sous-sol d'un étage inférieur présenterait, sinon un obstacle insurmontable, du moins une dépense élevée (3). Quant à la superficie, chaque gare disposerait de deux aires considérables : au Nord 120 mètres de largeur sur 500 de profondeur, et au Midi, 200 mètres de largeur sur 500 également de profondeur. Et si, aujourd'hui, les avions s'envolent déjà d'un cuirassé, il n'est pas exclu de prévoir l'hypothèse d'une troisième plate-forme supérieure destinée à l'aérogare. La coordination des transports dépend avant tout de leur concentration et de la prévision du prochain avenir.

(1) L'opinion publique n'est pas restée indifférente à cette victoire technique. Nombreux et enthousiastes furent ceux qui — au lendemain de l'inauguration provisoire — assistèrent aux conférences avec projections organisées à Bruxelles par la Société I ranki dans la grande salle du Palais des Beaux-Arts et au cinéma de la place de Brouckere. Il n'est pas douteux que, lors de l'inauguration solennelle en septembre, le pays entier ne s'associe à l'événement dans un sentiment général d'admiration et de fierté.

(2) A Londres, dans plusieurs stations de l'Underground, les escalateurs descendent à une profondeur de 45 mètres, ceux du tunnel pour piétons à Anvers à 31^m20.

(3) La construction du tunnel de la place Rogier — entre le rond-point de cette place et les magasins du Bon Marché — l'établissent à suffisance de preuve.

D. — *Le point de vue financier.*

L'état actuel de la question de la jonction Nord-Midi n'est pas moins favorable du point de vue financier.

Préoccupé de ce facteur, décisif à toute époque et primordial en temps de crise, je lui ai accordé dans mon rapport de l'an dernier une place prépondérante.

J'y ai fourni le relevé du coût de l'entreprise et j'ai établi :

1^o Que la jonction Nord-Midi était une dépense d'outillage national, ayant un rendement propre, sans obligation de faire intervenir le facteur compensatoire de l'utilité publique et 2^o que si, suivant une obligation commune à tout travail d'utilité publique, il fallait emprunter pour l'exécuter, la jonction bénéficiait de cette situation unique dans la période actuelle, de posséder un avoir et des revenus propres, susceptibles de couvrir — et au delà — l'amortissement et l'intérêt du capital nécessaire.

J'allongerais donc inutilement ce rapport en répétant cet exposé et me limiterai, à quelques indications spéciales.

E. — *La Société nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.*

En vue d'aboutir et d'achever la Jonction, j'ai suggéré dans mon rapport de l'an dernier la constitution d'un organisme spécial d'utilité publique : **la Société nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.**

Par suite de la pluralité des pouvoirs publics en cause : Etat, Ville de Bruxelles, communes de Saint-Josse et de Saint-Gilles, Société nationale des Chemins de fer belges, cette proposition s'indique pour assurer l'unité de direction.

Elle se recommande de références intéressantes dont la plus récente : *la Société Intercommunale de la Rive gauche de l'Escaut*, à Anvers, qui, constituée en mai 1929, vient d'achever les deux tunnels avec autant de célérité que de succès et poursuit sa mission par l'organisation d'un grand concours d'urbanisation pour la mise en valeur des terrains de la rive gauche (1).

La proposition a — par contre — au point de vue financier, celui qui nous occupe en ce moment — un inconvénient apparent; elle met à charge du nouvel organisme la totalité de la dépense, y compris celle que la Société Nationale aurait à sa charge pour la transformation des gares du Nord et du Midi, qu'il y ait jonction ou non.

(1) **Statuts de la Société Intercommunale des Rives de l'Escaut. — Loi du 8 mai 1929.**

La Société est formée entre l'Etat, les provinces d'Anvers et de la Flandre Orientale, les Villes d'Anvers et de Saint-Nicolas, les communes de Zwyndrecht, Melsele, Beveren et Burght.

Elle a pour objet l'établissement, l'entretien et l'exploitation d'un tunnel sous l'Escaut ainsi que la mise en valeur et la réalisation des terrains de la rive gauche.

Le capital est fixé à dix millions, souscrit moitié par l'Etat, moitié par les autres intervenants.

L'Etat fait gratuitement apport des terrains expropriés dans le Polder de Borgerweert.

La Société est autorisée à percevoir les péages de passage. Les pouvoirs publics intervenants lui font également abandon des plus-values d'impôts ainsi que des droits de mutation entre vifs à percevoir dans la zone urbanisée.

L'Etat met ses fonctionnaires à la disposition de la Société qui est administrée par un conseil composé uniquement des délégués des pouvoirs publics.

La Société est autorisée à emprunter à concurrence de 500 millions avec garantie des pouvoirs publics.

Le tunnel pour véhicules a coûté 226,500,000 francs; le tunnel pour piétons 46,500,000 francs; les expropriations 31,800,000 francs.

Je n'ai pas craint toutefois d'agir de la sorte, ni d'indiquer le coût de l'entreprise en clair et en une fois parce que le procédé est plus expédient et plus correct que les tranches indéfinies et successives et que, s'il en résulte un allègement considérable pour la Société nationale des Chemins de fer, l'État, en cas de profit, en est le principal bénéficiaire.

Peu importe d'ailleurs l'impression causée par l'indication d'un chiffre, si l'actif de l'opération balance son passif et si les recettes couvrent totalement les dépenses.

Mon rapport de 1932 renseignait comme coût de tous les travaux se rapportant à l'exécution de la Jonction, en ce compris : tunnel, viaducs, surélévation des voies, transformation des gares du Nord et du Midi, travaux connexes, une estimation globale de 500 millions se répartissant comme suit :

1. Tunnel, halte centrale et viaducs au Nord et au Midi	fr. 183,934,000
2. Surélévation des voies de Schaerbeek à Bruxelles-Nord	52,200,000
3. Surélévation des voies de Bruxelles-Midi à Forest	59,180,000
4. Construction de magasins et garages, sous les quais et voies à Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Place de la Constitution, etc., expropriations à Saint Josse	39,686,000
5. Remboursement à la Ville de Bruxelles d'expropriations faites de ses deniers et de travaux de voirie	15,000,000
6. Électrification de la Jonction	9,580,000
7. Aménagement de Bruxelles-Nord avec ou sans jonction (1)	108,800,000
8. Aménagement de Bruxelles-Midi avec ou sans jonction (1)	31,620,000
Total	fr. 500,000,000 (2)

Cette estimation dépasse notablement le coût actuel.

Exception faite du poste n° 5 qui résulte d'un compte *ex aequo et bono* à faire avec la Ville de Bruxelles, le poste n° 1 est le seul approximativement exact par rapport au prix actuel; il procède des prix de l'adjudication-concours (1930) diminués de 30 p. c.; un rabais supplémentaire est néanmoins probable par suite d'un nouveau fléchissement du prix des matières et des perfectionnements des méthodes techniques.

Par contre, une revision complète s'impose des postes numérotés 2, 3, 4, 7 et 8.

L'évaluation n'en a été faite que sur des relevés incomplets et sommaires et sans aucune préoccupation, suivant l'exemple donné par le Japon dans la Jonction de Tokio, de se limiter au nécessaire pour faire réussir le principe.

Si l'ensemble de ces travaux (2 à 4 et 7 à 8) était revu par des praticiens s'inspirant de l'économie d'un bon père de famille et se basant sur les prix actuels, il n'est pas téméraire d'espérer une réduction d'au moins 100 millions, ramenant la dépense totale à 400 millions.

Nonobstant, je continue à envisager la dépense à charge de la société spéciale et le montant de l'emprunt à conclure par elle, au chiffre de 500 millions et prends le rabais probable de 100 millions comme marge de sécurité.

(1) Le supplément en cas de jonction est compris dans les numéros 2 et 3.

(2) A défaut de constituer la Société spéciale pour l'Achèvement de la Jonction, les postes 1 à 5 seraient à charge du Ministère de Transports, ceux de 6 à 8 incomberaient à la Société nationale des Chemins de fer.

Il va de soi, tout d'abord, que la somme entière de 500 millions n'est pas nécessaire du premier jour et que l'avancement normal de l'entreprise n'implique qu'un crédit de 125 à 150 millions chaque année, sur une durée de quatre ans.

L'essentiel reste toutefois de retrouver dans l'avoir propre de la Jonction Nord-Midi le capital ainsi que les arrérages et péages couvrant l'annuité de l'amortissement de l'emprunt.

Me référant pour le détail à mon exposé de 1932, je rappelle les points suivants.

En capital, le domaine immobilier de la Jonction a une valeur de 242 millions.

Cette estimation est faite, après défalcation de 42 ares 43 attribués à la commune de Saint-Josse pour sa voirie nouvelle et de 3 hectares 50 attribués dans les mêmes conditions à la Ville de Bruxelles qui reçoit en outre les 15 millions prévus à son intention dans le compte des dépenses.

A propos de la valeur foncière de la Putterie, les différentes firmes étrangères qui sont venues s'enquérir sur place des conditions de l'entreprise, ont déclaré invariablement que la valorisation des terrains n'était possible que moyennant l'exécution de la Jonction et l'établissement d'une halte et que, cette hypothèse exclue, l'affaire cessait de les intéresser.

La revente des terrains intervenant — suivant l'estimation détaillée de mon précédent rapport — à concurrence de 240 millions dans le remboursement de l'emprunt de 500 millions, il reste à couvrir un reliquat de 260 millions.

Ce montant représente à l'intérêt de 6 p. c. et avec un amortissement particulièrement rapide de quarante ans, une annuité de $260,000,000 \times 0.0664154$ ou 17.268.004 francs.

Pour servir cette annuité, la *Société nationale de la Jonction Nord-Midi* disposerait d'après les chiffres du rapport déjà cité et la justification qui en a été fournie, des recettes annuelles suivantes :

1 ^o Loyers des magasins, garages et toutes installations commerciales incorporées ou adjacentes à la Jonction fr.	1,330,000
2 ^o Taxe locale applicable aux voyageurs, utilisant une des gares de l'agglomération au titre d'arrivée, de départ ou de transit . . .	16,085,000
fr.	17,415,000

Recette sans aléa et assurée d'une plus-value certaine, la « taxe locale » a surtout pour mérite de résoudre le problème financier de la Jonction ; elle a été, vraisemblablement à ce titre, l'objet de certaines critiques qui ne sauraient être retenues.

Cette modalité est usitée en France, où j'en ai puisé l'indication, depuis un temps immémorial ; elle y a permis la transformation des gares les plus importantes, notamment de celles de Paris.

La formule est, en outre, efficiente ; cette participation directe et modérée des bénéficiaires permet de réaliser des entreprises auxquelles il faudrait renoncer, si la dépense restait entièrement à charge des pouvoirs publics.

Ce qui met fin d'ailleurs à toute controverse, c'est la modicité du taux de perception envisagé : fr. 0-15 en troisième classe ; fr. 0-30 en seconde classe ; fr. 0-45 en première classe. C'est incontestablement moins que la valeur de l'utilité, de l'économie de temps et de la suppression d'autres frais que représente pour tout voyageur la faculté d'avoir le chemin de fer à la gare de son choix.

Nonobstant la couverture complète de l'emprunt nécessaire par une recette

simultanée en capital et en revenus, je signale à nouveau la possibilité de trouver une recette supplémentaire dans une participation de la Société spéciale de la Jonction dans la recette brute des 3 kilomètres d'embranchement. Même à faible pourcentage, ce supplément serait intéressant, la Jonction constituant l'artère axiale du Métropolitain Electrique de Belgique, et établir cette redevance serait la chose la plus aisée, le Gouvernement ayant, dans son chef, les pouvoirs requis pour fixer les péages sur les transports concédés de moins de 10 kilomètres de longueur. (Loi du 10 mai 1862.)

Je ne signale néanmoins ce supplément que pour mémoire, par suite de l'équilibre existant entre les recettes et les dépenses de construction et de mon désir de maintenir la recette totale d'exploitation de la Jonction au bénéfice de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Il existe encore une possibilité de recette complémentaire dont je n'ai pas fait état dans mon rapport de l'an dernier et sur laquelle mon attention a été appelée récemment par un nouvel examen des conditions de constitution de la *Société Intercommunale de la Rive Gauche de l'Escaut*.

Une recette importante de cette Société est constituée par l'abandon — de la plus-value des impôts sur le chiffre ancien — qui lui est fait par les différents pouvoirs publics dans le périmètre de la zone à urbaniser.

Rien n'empêcherait de faire de même à l'intention de la *Société nationale pour l'achèvement de la Jonction*, mais à nouveau, je mentionne la recette pour mémoire et laisse le bénéfice intégral des plus-values d'impôt à l'État, à la Province et aux communes, la Société de la Jonction pouvant boucler ses charges sans cet appoint.

Du point de vue financier, par conséquent, comme du point de vue ferroviaire et urbanistique, non seulement la Jonction Nord-Midi tient toujours, mais sa doctrine et son programme sont meilleurs que jamais : l'électrification en a transfiguré l'objet et transmuté la substance.

F. — *Le point de vue parlementaire.*

Du point de vue parlementaire, étant donné d'une part le rejet du premier projet d'abandon et d'autre part le potentiel actuel de la Jonction Nord-Midi, sa valeur et son mérite au point de vue de la réorganisation des Chemins de fer et de l'urbanisation de la capitale, le dépôt d'une nouvelle proposition d'abandon est tout à fait improbable. Se produirait-il, qu'une issue négative serait plus certaine encore qu'en 1928.

G. — *Le point de vue moral.*

Des raisons d'ordre moral corroborent enfin les considérations d'ordre économique et technique, ferroviaire et architectural qui viennent d'être exposées : l'honneur et la dignité du pays sont engagés dans la continuation de l'entreprise.

Un mot de Vauban rappelé à l'occasion du tricentenaire de celui qui fut le plus grand des ingénieurs français, précise ce devoir moral dans une formule lapidaire : « *Tâchez de faire mentir ceux qui disent que, dans ce pays, on commence tout et on n'achève rien.* »

Achever ! La question ne saurait être précisée en termes plus objectifs et plus adéquats.

Achever ! Qui s'est livré à une étude complète et approfondie de la question,

en possède les éléments et en a compulsé le dossier, reconnaît sans peine que si les promoteurs de la Jonction emportent la responsabilité de l'entreprise, ils en avaient résolu ce qui constitue la difficulté fondamentale en matière de travaux publics : réaliser et payer les expropriations nécessaires.

L'avant-guerre a exproprié, dans ce but, en plein centre de la capitale, une superficie de plus de 16 hectares, nécessitant un décaissement de plus de 81 millions de francs or.

L'assiette complète des terrains nécessaires peut donc être livrée immédiatement aux entrepreneurs et s'il reste à pourvoir à l'expropriation complémentaire de vingt-sept parcelles sur le territoire de Saint-Josse, la chose résulte d'une légère modification de plan introduite en 1921, pour l'accès à la gare du Nord et ne comporte aucun obstacle sérieux, en raison de la procédure rapide existante aujourd'hui.

En construisant d'autre part le viaduc allant de la place de la Chapelle à la rue d'Argonne et en en couvrant également la dépense, l'avant-guerre a fait le meilleur travail d'embauchage : elle a rapproché du rail le chantier principal constitué par le tunnel. L'adjudication-concours de 1930 fournit des renseignements intéressants sur la portée technique de ce début.

Le seul obstacle à l'achèvement de la Jonction Nord-Midi est d'ordre pratique : la résolution d'en finir, concrétisée dans une formule d'exécution certaine et immédiate.

§ 3. — La commission spéciale de 1932.

En vue de rechercher cette formule et de vérifier notamment le mérite de la proposition tendant à la constitution d'une Société spéciale d'utilité publique : **La Société nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi**, M. Van Isacker, ancien Ministre des Transports, avait institué une Commission par arrêté ministériel, en date du 21 avril 1932 (1). Malheureusement, celle-ci n'a pas encore achevé ses travaux.

Par suite même du changement de personne dans le titulaire du Département des Transports et de la préoccupation légitime du nouveau Ministre de faire une étude personnelle de la question, la Commission spéciale, dont il est le président, n'a été réunie qu'une seule fois, le 17 mars dernier.

Bien qu'il n'y ait eu que cette séance, l'échange, de vues auquel elle a donné lieu, présente le plus grand intérêt.

L'honorable président de notre Commission, M. Segers, y exposa les aspects positifs vers lesquels avait évolué la question : adoption du nouveau plan de voirie de la ville de Bruxelles, création d'un boulevard Botanique-Putterie-Chapelle avec abandon de toutes les emprises nécessaires; propositions officielles pour l'achèvement de la jonction par divers groupements industriels belges et étrangers; préférence à donner à une société nationale d'utilité publique à constituer par l'Etat; avantages accordés à la Société Nationale des Chemins de fer, déchargée de l'obligation de faire, à ses frais, l'aménagement des gares du Nord et du Midi et recevant la concession d'un embranchement rémunérateur; transformation du problème technique par l'adoption de l'électrification.

(1) Le texte de cet arrêté est reproduit aux annexes de mon rapport de 1932.

L'honorable Bourgmestre de Bruxelles présenta de son côté les observations suivantes :

1^o Il fit valoir qu'à la suite de l'avenant conclu le 31 juillet 1932, entre le Gouvernement et la Ville, la voirie exécutée à la Putterie avait un caractère définitif et que la Ville avait confié à une Commission la mission de faire le lotissement, en vue de la revente de tous les terrains situés à l'ouest de la rue dite « en coude », les terrains situés à l'est devant être laissés provisoirement dans leur état actuel;

2^o Il demanda que — quelle que soit la décision à intervenir — les travaux ne soient pas entamés avant 1935, afin que la Ville ne soit pas présentée aux visiteurs de l'Exposition sous l'aspect d'un vaste chantier de démolition, ajoutant qu'il fallait encore démolir 337 immeubles et en exproprier 27;

3^o Il ajouta qu'en principe, la ville de Bruxelles n'étant ni jonctionniste ni anti-jonctionniste, il faisait au nom de la Ville, la proposition d'établir une jonction Nord-Midi directe, à deux voies, dans les deux pertuis de la Senne, lorsque ceux-ci pourraient être désaffectés, en 1935, après l'achèvement des travaux du Canal de Charleroi.

Les déclarations de l'honorable Bourgmestre donnent lieu de la part de votre rapporteur aux observations suivantes :

Il est exact que le nouveau tracé de voirie exécuté — à titre précaire — à la Putterie par la ville de Bruxelles peut être considéré, *en fait*, comme définitif.

Les défenseurs de la convention-loi de 1903 n'ont pas contredit la modification et ne la contrediront pas, parce qu'ils sont ralliés à toute mesure favorisant la reconstruction des régions dévastées et que ce changement n'apporte aucun obstacle à l'achèvement de la Jonction; il permet même l'installation de la halte centrale dans des conditions beaucoup plus favorables.

Déduire par contre de cet acquiescement officieux de leur part, ou de l'arrêté royal du 17 octobre 1932 approuvant le nouvel alignement, la possibilité de lotir et d'exposer en vente publique sans l'intervention des Chambres, — et préalablement à leur approbation — une partie des terrains de la Putterie, est une conclusion sans base juridique.

Le régime de propriété de la Putterie et son cadastre foncier sont établis par la convention-loi de 1903, conformément au plan prévu à l'article 1^{er}.

Si le Gouvernement et la Ville peuvent apporter à ce plan des modifications secondaires, il en va tout autrement d'un remaniement total comme le fait voir la simple juxtaposition des deux tracés : ancien (1903) et actuel (1932).

Dans ce nouvel état de choses, le mandat autorisant la ville à vendre au fur et à mesure de l'avancement des travaux ne joue pas et il n'est pas permis non plus de dire qu'il y a exécution de travaux, aussi longtemps que le travail principal, c'est-à-dire celui pour lequel les expropriations ont été faites — la jonction — n'est pas poursuivi.

Cette exécution préalable de la jonction, avant de revendre, est au surplus, quels que soient les pouvoirs en cause, la condition à remplir envers les anciens propriétaires titulaires d'un droit de rétrocession.

Pour échapper à l'éventualité d'une revendication de leur part, le projet de loi relatif à l'abandon de la jonction leur retirait le droit de rétrocession : expédient abusif; mais combien différente est la situation actuelle, en l'absence même d'une loi spéciale sur la question.

Aliéner, par conséquent, dans cette incertitude au sujet de la propriété des biens comme de l'achèvement de la jonction elle-même, serait vendre à vil prix et faire le jeu de spéculateurs.

Toutes les conventions passées entre le Gouvernement et la ville stipulent d'ailleurs, sans exception, et répètent chacune plusieurs fois dans leurs textes, qu'il s'agit d'arrangement précaire et aléatoire.

Il y a donc excès d'optimisme à vouloir lotir prématurément les terrains sis à l'ouest de la nouvelle voirie; comme excès de pessimisme d'autre part, à faire des plantations sur ceux sis à l'est.

Par contre, la voie légale ne pourrait retarder la solution, l'essentiel étant acquis, à savoir un accord de fait entre toutes les parties sur le nouveau tracé. La Commission spéciale de la Jonction est qualifiée pour proposer, au Parlement, l'instrument juridique *ad hoc*.

En ce qui concerne le deuxième point soulevé en séance de la Commission spéciale par l'honorable Bourgmestre de Bruxelles, celui-ci a vivement insisté pour que, en toutes hypothèses, les travaux de la Jonction ne soient pas entrepris avant 1935.

En réponse à cette demande, l'honorable Ministre des Transports a proposé à la Commission de faire rechercher par des techniciens la possibilité d'exécuter, en tout ou en partie, le travail en sous-sol et de faire établir un plan de réalisation par étapes. Ce rapport est établi et une solution satisfaisante peut donc être considérée comme acquise.

Il va de soi, en outre, qu'étant donné la belle hardiesse de l'entreprise d'une Exposition universelle dans les circonstances actuelles, il s'indique de ne la gêner en rien et de ne prévoir aucun travail de démolition pendant la période de visite, soit d'avril à octobre 1935.

Il ne se justifie pas, par contre, de stater jusqu'en novembre 1935, après la fermeture de l'Exposition.

En ce qui concerne, en effet, les quartiers de la Putterie et de Sainte Elisabeth, centre de l'ouvrage, il n'est plus question de démolition; les terrains sont entièrement dénudés, et la construction du tunnel en infrastructure peut, aux deux endroits, être terminée dans le délai maximum de douze mois, soit donc pour fin 1934. Après quoi, la bâtisse définitive peut suivre immédiatement, comme être différée de six mois, si on le juge préférable, bien que le panorama d'une reconstruction générale ne puisse être de nature à impressionner défavorablement les visiteurs de la capitale.

Quant à l'achèvement du tunnel entre le quartier Sainte-Elisabeth et le Jardin Botanique, d'une part, la Putterie et la place de la Chapelle, d'autre part, qui ne réclame également que douze mois pour les deux secteurs, mais nécessite encore des démolitions, celui-ci pourrait n'être entrepris qu'à fin 1935.

Qu'il me soit permis de dire toutefois, au sujet de ces dernières démolitions, qu'il importe d'envisager la situation avec sang-froid et de ne pas surévaluer, non pas un obstacle, mais une objection, qui s'apparente de très près à l'ancien épouvantail des sables bouillants et de l'écroulement des tours de Sainte-Gudule.

Jamais, en Belgique ni à l'étranger, les démolitions nécessaires à l'exécution d'un grand travail d'utilité publique, n'ont arrêté aucune administration.

Jules Anspach fit abattre 1,000 maisons pour le voûtement de la Senne.

A Rome, les exploits de « M^{me} la Pioche » sont rapportés et commentés avec faveur.

Au nombre de 330, chiffre réduit en comparaison des 700 déjà exécutés, les démolitions restant à faire sur le territoire de Bruxelles concernent aussi bien la création du nouveau boulevard Botanique-Chapelle que l'achèvement de la Jonction ; elles doivent être effectuées dans les deux hypothèses : jonction et non jonction. Elles ne comprennent d'ailleurs que des immeubles vétustes et sans intérêt, dont plusieurs impasses et de nombreux taudis dont la disparition s'indique au point de vue de l'hygiène publique : impasse des Géra-niums, impasse Bosch, impasse de la Porte Bleue, impasse de l'Hôpital, impasse des Troix Perdrix, rue Montagne des Géants, rue des Alexiens.

Quant à la traversée de la rue Sainte Gudule et des abords, les immeubles en cause ne méritent guère plus de considération, en raison de leur délabrement intérieur mais il pourrait être préférable de travailler en sous sol pour ne pas entraver la circulation.

Dans ce dessein, l'entrepreneur classé premier à l'adjudication-concours, travaillait par chantiers successifs et nonobstant cette division, s'engageait à terminer dans les vingt-quatre mois, délai que l'expérience acquise dans les tunnels d'Anvers et au Canal Albert permettrait certainement d'abrèger encore.

Troisième communication de l'honorable Bourgmestre de Bruxelles à la Commission spéciale : la Ville n'étant ni jonctionniste ni anti-jonctionniste, le Bourgmestre offre, en son nom, d'établir une jonction directe Nord-Midi à deux voies dans les deux pertuis de la Senne, après leur désaffectation en 1935.

Le préambule de cette déclaration présente un intérêt considérable : l'Administration communale de Bruxelles ayant été jonctionniste de 1835 à 1914 et anti-jonctionniste de 1918 à 1932, une déclaration officielle de neutralité en 1933 par son premier magistrat ne saurait passer inaperçue.

Quant à la proposition elle-même, si elle présente comme premier inconvénient d'ajourner tout travail à une date indéterminée et au moins jusqu'après 1935, l'obstacle fondamental à son adoption est de ne pas répondre aux conditions techniques du problème.

Une solution à deux voies serait dans l'impossibilité complète de satisfaire au trafic ferroviaire ; votre commission se rappellera certainement à ce sujet que, lors d'un précédent débat, des fonctionnaires de la Société nationale avaient tenté d'établir au moyen de graphiques, l'insuffisance du projet Bruneel malgré ses six voies.

D'autre part, le gabarit nécessaire pour le chemin de fer électrifié étant de 5^m25 et celui des pertuis de la Senne n'étant que de 4^m50, ceux-ci ne pourraient pas être utilisés tels quels et nécessiteraient une démolition puis une reconstruction plus difficile et beaucoup plus coûteuse que le travail Bruneel construit à flanc de coteau.

Enfin, les pertuis de la Senne n'offrent qu'un parcours partiel et exigent, du côté de la gare du Nord, un prolongement de 1,350 mètres et du côté de la gare du Midi, un même travail de 950 mètres à établir dans le limon vaseux du Thalweg, ouvrages supplémentaires, incontestablement réalisables, mais particulièrement dispendieux pour n'aboutir dans les deux gares que par deux voies et n'avoir pas, comme le projet Bruneel, la liaison immédiate avec l'ensemble de leurs installations, soit dix-huit voies au Nord et le même nombre au Midi.

L'offre de la ville de Bruxelles pourrait être intéressante, par contre, simul-

tanément pour les Tramways Bruxellois et pour les Chemins de fer vicinaux, s'ils pouvaient s'accommoder, sans démolition, d'un gabarit de 4^m50.

Dans l'affirmative, la Société des Tramways Bruxellois pourrait faire passer dans les pertuis désaffectés, une partie des voitures qui encombrent aujourd'hui la surface et quant aux Chemins de fer vicinaux, qui finissent lamentablement en cul de sac à l'avenue du Boulevard et à la place Rouppe, ils pourraient y trouver de leur côté avec la soudure de leur exploitation l'accès en souterrain au plein centre de la Ville.

Afin de s'éclairer sur les possibilités de l'utilisation par le Chemin de fer des pertuis de la Senne pour l'établissement de la Jonction, la Commission spéciale a chargé ses techniciens de se mettre en liaison avec les services techniques de la ville et de lui faire rapport.

Selon toute vraisemblance, ce rapport devra conclure au rejet de la proposition de la Ville en ce qui concerne la Jonction du Chemin de fer et ainsi la Commission spéciale sera en mesure de poursuivre ses travaux.

A cet égard, les membres de la Commission des Transports du Sénat connaissant l'esprit de décision de l'honorable Ministre, le prient unanimement de vouloir bien convoquer la Commission de façon continue et d'inviter celle-ci à déposer son rapport final pour la prochaine rentrée parlementaire.

Comptant dans son sein des représentants de tous les pouvoirs intéressés, la Commission spéciale est mieux placée que quiconque pour aménager la formule de conciliation qui, selon toute vraisemblance, ne rencontrerait plus actuellement d'opposition.

En possession des conclusions de la Commission spéciale, le Gouvernement et les Chambres seraient en mesure de prendre la solution définitive que le pays souhaite et attend impatiemment.

CHAPITRE IV.

LE MÉTROPOLITAIN ÉLECTRIQUE DE BELGIQUE ET LA JONCTION NORD-MIDI DANS LEURS RAPPORTS AVEC LE CHÔMAGE.

« Le travail le plus payant. » — « L'emploi maximum de main-d'œuvre. »

Conformément aux obligations du rapporteur, j'ai, dans les deux chapitres précédents, préconisé les deux grandes entreprises jumelles que sont : l'électrification du Métropolitain Électrique de Belgique et la Jonction Nord-Midi, en m'appuyant sur des considérations internes : la nécessité et l'utilité ferroviaire.

Pour comprimer le déficit impressionnant du service des voyageurs, rétablir l'équilibre de leur exploitation, subir moins gravement la crise des transports et la concurrence automobile, et principalement, pour apporter au pays — par des réductions de tarifs — le concours dû par le premier engin de son équipement industriel, les chemins de fer belges doivent se mettre sans délai, à la parité des perfectionnements techniques, appliqués — au cours de ces vingt dernières années — dans la plupart des pays étrangers.

Ces considérations internes se complètent de circonstances externes qui — pour n'être qu'occasionnelles, ne sont pas moins déterminantes : la possibilité de trouver dans l'exécution de ces travaux une assistance contre le chômage.

Au cours des derniers mois le nombre des chômeurs complets s'est élevé en moyenne à 175,000 et celui des chômeurs partiels au même chiffre. Le montant des allocations de chômage payées par les différents pouvoirs, pendant l'année 1932, s'est élevé à plus de 800 millions.

La saison d'été et une légère reprise économique ont apporté récemment une heureuse atténuation ; il s'indique toutefois de rester attentif à l'aggravation inhérente aux mois d'hiver et de façon plus générale au constant relèvement des barrières douanières.

Quant au préjudice moral du chômage, il n'est pas moindre que sa charge financière : oisiveté forcée pour le plus grand nombre des chômeurs, il les expose à l'inaptitude, à la paresse, aux débordements sociaux.

La lutte contre le chômage passe ainsi au premier rang des préoccupations du pays et s'incorpore de droit à l'examen de tout problème d'intérêt national.

Pour s'en trouver étendue, la tâche de votre rapporteur n'en est pas particulièrement alourdie.

Il s'est formé — en effet — sur le fond de la question une opinion presque générale, qui reconnaît que si l'entreprise de grands travaux publics ne peut — faute de moyens financiers — être poussée assez loin pour faire disparaître le chômage, le moyen doit être employé dans la plus large mesure possible pour en réduire les effets et faciliter, à l'heure propice, une reprise des affaires.

Quant au choix à faire entre les divers travaux à entreprendre, la matière a fait également l'objet, tant en Belgique qu'à l'étranger, de nombreux exposés, essais et articles de revue.

Parmi les meilleurs, l'article publié par M. de Brouckere, dans la *Revue du Travail* du 1^{er} mars dernier. A titre de remerciements pour les références que j'y puiserai, j'exprime à notre ancien collègue les regrets qu'éprouve la Haute Assemblée de sa retraite prématurée.

Pour qu'une politique de travaux publics soit féconde, elle doit — d'après M. de Brouckere — répondre en principe aux conditions suivantes : investissement productif dans le plus court délai possible pour assurer le financement, installations techniques, représentant une valeur d'avenir, élaboration d'ancienne date pour éviter les erreurs des improvisations.

Examinant la question en fait, M. de Brouckere rappelle que — pays de transit et de transformation industrielle —, la Belgique a un intérêt majeur à pousser au plus haut degré possible de perfection tous ses moyens de transports, la priorité revenant au chemin de fer, plus qualifié que n'importe quel autre service public pour exercer dans la conjoncture actuelle une action régulatrice, car ajoute-t-il, si les extensions des anciens réseaux ferrés ont suffi plusieurs fois pour remettre en marche la machine économique, l'outillage actuel du chemin de fer est peu de chose en comparaison de ce que le monde réclame; nous ne sommes nulle part, en ce qui concerne l'électrification en étoile dans la banlieue des grandes villes pour laquelle le railway convient le mieux. Quant à la traction électrique sur les lignes Bruxelles-Anvers et du Luxembourg et de l'Ourthe, le moment est venu de passer aux réalisations.

Ce caractère payant de la transformation de nos chemins de fer, que M. de Brouckere pose en axiome dans son étude, je me suis appliqué à en faire la justification détaillée dans les deux chapitres qui précèdent. Le fait est en effet capital; les fonds nécessaires ne pouvant être fournis que par l'emprunt, la préférence doit être accordée à l'entreprise susceptible de faire par elle-même le service des intérêts et de l'amortissement des capitaux investis (1).

Dans ces conditions, de tous les travaux publics envisagés pour combattre le chômage, la modernisation des chemins de fer est « le plus payant » et même au sens large, le « seul payant ».

Réalisant un magnifique effort, le Gouvernement a porté le budget extraordinaire de la présente année à 818 millions, chiffre approximativement double de celui de 1932 et voisin d'un milliard, si l'on tient compte des dépenses que les provinces et les communes effectueront elles-mêmes comme conséquence des subsides de l'État.

De ces 818 millions, 400 millions sont destinés au Canal Albert (Fonds spécial des grands travaux) — 125 millions au second Fonds spécial des routes et 300 millions aux autres départements ministériels pour constructions et outillage.

Toutes et chacune de ces dépenses sont destinées à améliorer l'outillage national et ont pour raison d'être le service public. Quant à leur productivité réelle et à leur rendement direct, il serait malaisé d'en fixer la valeur et celle-ci serait assurément négligeable, par rapport à la rentabilité de la réorganisation du chemin de fer.

Il s'impose de vérifier également à propos des travaux préconisés pour la réduction du chômage, le quantum de main-d'œuvre utilisé pour l'exécution de chacun.

Dans un interview donné — en juin dernier — à l'Agence Belga par l'honorable Ministre des Finances, à l'occasion de la Conférence économique de Londres, M. Jaspar déclarait notamment que si le B. I. T. avait fait — par ses experts — des communications chaleureuses et enthousiastes, il convenait de ne pas s'exagérer la répercussion réelle que l'exécution des travaux publics pouvait

(1) Dans une étude parue dans le numéro d'avril de la revue *Mars et Mercure* M. le colonel de réserve du Génie, Van Deuren, préconise la disparition complète du chômage au moyen de travaux publics — productifs et non-productifs — d'un import de 5 milliards à fournir par l'impôt. Dans son classement des entreprises, il place en tête les logements ouvriers, puis l'électrification des chemins de fer.

avoir sur le chômage, les grandes entreprises étant mécanisées et n'absorbant qu'une main d'œuvre infime.

A ce point de vue encore, la réalisation du Métropolitain Électrique de Belgique avec l'achèvement de la jonction Nord-Midi et la reconstruction des régions dévastées de Bruxelles peuvent être mis en parallèle avec tout autre travail. Ils échappent à l'observation faite par l'honorable Ministre des Finances, car leur exécution comporte l'emploi maximum de main d'œuvre.

La Direction générale des Chemins de fer allemands ayant fait l'examen des commandes passées pendant un an pour l'électrification de la ligne Augsbourg-Stuttgart, a constaté que les salaires intervenaient à concurrence de 80 p. c. dans le total des dépenses.

Le même rapport établit en outre, que l'électrification offre du travail aux ouvriers non spécialisés en proportion égale à la construction, que les commandes à répartir intéressent une variété d'usines et de petits entrepreneurs plus grande que toute autre entreprise et que les capitaux dépensés restent en presque totalité dans le pays.

Il y a mieux. Une initiative, dont voici l'origine et la teneur, me met en mesure de fournir à notre commission des renseignements particulièrement objectifs.

Le bureau d'études de la Société anonyme des Pieux Franki allant manquer de besogne par suite de l'avancement des tunnels d'Anvers, la Direction — au lieu d'en licencier le personnel — jugea préférable de lui faire faire l'étude de la Jonction Nord-Midi, en y comprenant, en plus de la construction du tunnel et de la halte centrale, la construction de tous les immeubles à réédifier dans le quartier de la Putterie.

Pour serrer la réalité de plus près, les ingénieurs et dessinateurs de la Société sollicitèrent des services techniques de la ville de Bruxelles des renseignements, qui leur furent obligeamment donnés et ils purent établir ainsi un projet complet comportant en sus des travaux d'art de la jonction, la construction d'un théâtre, d'une banque, de maisons de commerce, d'habitations à étages multiples, etc...

L'étude terminée, la Société anonyme des Pieux Franki en adressa le rapport à l'Administration communale de Bruxelles dans le courant de juin 1932. Quelques mois plus tard, elle eut l'amabilité de m'en remettre également un exemplaire avec notice, devis et plans.

J'en insère des extraits aux annexes pour permettre d'apprécier l'objectivité de l'étude en même temps que pour rendre hommage à cette initiative patriotique et désintéressée (1). La Société anonyme des Pieux Franki n'entend en effet se réserver aucun droit de préférence mais uniquement préciser les données d'un grand travail d'utilité nationale, qui serait exécuté pour combattre le chômage, par une firme belge à désigner par adjudication-concours.

Au point de vue du quantum de main-d'œuvre utilisé, le rapport des Pieux Franki fournit notamment les renseignements suivants :

Pour la réédification complète de tous les immeubles du quartier de la Putterie, y compris la halte centrale et les pertuis du tunnel sis dans le quartier, il fixe la dépense à 241,500,000 francs.

Le nombre de journées d'ouvriers occupés sur les chantiers et à la fabrication au dehors des matériaux nécessaires, s'élèverait à 4,140,000.

En tablant sur un salaire moyen de 45 francs, la part de la main-d'œuvre serait de 185,000,000 de francs ou des trois quarts du montant de l'entreprise.

(1) Voir Annexe II.

En supposant que ces 4,140,000 journées s'appliquent à des journées de chômage payées en moins et en fixant l'indemnisation de chômage à 20 francs par jour, l'économie sur le coût du travail serait de plus de 80 millions, soit du tiers du devis de l'entreprise.

Autre donnée : les 4,140,000 journées de travail intéressent 2,300 ouvriers qui seraient occupés sur les chantiers durant trois ans et 2,300 également à l'extérieur pour l'approvisionnement des matériaux.

Pour la construction du tunnel, exception faite du secteur Putterie compris dans le devis précédent, le même rapport des Pieux Franki en fixe le coût à 165,000,000 de francs.

Le nombre des journées serait cette fois de 1,500,000 pour un montant de 67,500,000 de francs et une décharge chômage à la base de 20 francs, de 30 millions. Quinze cents ouvriers seraient occupés aux chantiers pendant 800 journées et 1,000 à l'extérieur pendant 300 jours.

L'intérêt qui s'attache à ces chiffres et la réflexion qu'ils imposent laissent une impression beaucoup plus grande encore quand ils s'accompagnent de la lecture pour chaque industrie intéressée (terrassements, maçonneries, usines métalliques, carrières, cimenteries, plomberie, quincaillerie, menuiserie, ébénisterie, peintures, vitrerie, marbrerie, chauffage, etc.) du relevé de tonnes, mètres-cubes, mètres carrés, pièces, etc., manipulés. (1)

La main-d'œuvre n'interviendrait d'ailleurs pas seule.

La conduite et la surveillance des travaux nécessitent l'emploi d'ingénieurs et de techniciens. Même ressource pour les architectes et les dessinateurs. Or, de ce côté également, pour être moins officiel, le manque de besogne ne crée pas une moindre détresse.

Travail le plus payant et utilisant le maximum de main-d'œuvre, la supériorité de la construction du Métropolitain Électrique de Belgique, de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi et de la reconstruction des régions dévastées de Bruxelles sur tout autre travail destiné à remédier au chômage, s'avère avec une telle évidence que ce serait en affaiblir la valeur que d'en poursuivre les commentaires.

Dans ces conditions, ma tâche de rapporteur est achevée et ma conclusion tient tout entière dans ces deux termes : d'une part, l'obligation pour le pays de moderniser le chemin de fer, son industrie de base; d'autre part, 800 millions d'allocations annuelles payés sans contre partie.

Est-il possible d'établir entre ces deux termes une formule de compensation : résorber le chômage en accomplissant une œuvre formidable de progrès et de résurrection ?

Précédé par ses hommes d'action et d'initiative, ses ingénieurs et ses architectes, ses chefs de chantier et la multitude de ses travailleurs, le pays répondra affirmativement et renouvellera — à Bruxelles — l'exploit des Tunnels sous l'Escaut.

Le Rapporteur,
VICTOR WAUCQUEZ.

Le Président,
PAUL SEGERS.

Le rapport sur le Budget a été adopté par 9 voix et 2 abstentions.
Le Budget a été adopté par 8 voix contre 3.

(1) Voir annexe II.

ANNEXE I

—

**Questions posées
par la Commission et réponses
du Gouvernement.**

—

PREMIÈRE QUESTION.**I. Chemins de fer.**

a) Quel est le programme envisagé pour la réorganisation de l'exploitation du trafic des voyageurs?

RÉPONSE.

La Société Nationale des Chemins de fer belges donne de l'extension au service des voyageurs par la mise en marche de trains légers et d'automotrices sur les lignes du réseau où ce mode de transport rapide présente le plus d'avantages.

Elle envisage l'accélération de la marche des trains, tant directs qu'omnibus, en appliquant des horaires-types variant avec la charge des trains, mesure qui permettra d'augmenter le nombre des correspondances établies.

Le programme en voie de réalisation comporte également :

La mise en service de voitures métalliques;

Des modifications au classement des voitures dans les trains de façon à simplifier la canalisation et la répartition des voyageurs;

L'apposition de plaques d'itinéraires sur les trains;

L'établissement de nouveaux points d'arrêt;

L'amélioration de la signalisation des gares;

La création de services auxiliaires d'autobus;

Le placement de plaques numérotées dans certaines stations, de façon à provoquer l'arrêt des trains à l'endroit

BIJLAGE I

—

**Vragen door de Commissie gesteld
met de
antwoorden van de Regeering.**

—

EERSTE VRAAG.**I. Spoorwegen.**

a) Welk programma wordt overwogen voor de herinrichting van de exploitatie van het reizigersverkeer?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen breidt den reizigersdienst uit door het inleggen van lichte treinen en motorwagens op de lijnen van het net waar deze wijze van vliegvervoer het meest voordeel oplevert.

Zij overweegt de versnelling van de doorgaande en lokaaltreinen door toepassing van model-uurregelingen, volgens de belasting der treinen, zoodat het aantal aansluitingen kan worden verhoogd.

Het programma dat thans wordt verwezenlijkt bedraagt eveneens :

Het in dienst stellen van metalen rijtuigen;

Wijzigingen van de rangschikking der rijtuigen in de treinen zoodat de beweging en de verdeling der reizigers eenvoudiger wordt;

Het plaatsen van koersborden op de treinen;

Het inrichten van nieuwe stopplaatsen;

De verbetering van het seinstelsel der stations;

De oprichting van hulpdiensten met autobussen;

De plaatsing van nummerplaten in sommige stations om de treinen op de voor het instappen der reizigers

le plus propice pour l'embarquement des voyageurs.

En matière de tarification, les mesures ci-après ont été prises récemment :

L'abaissement du minimum de perception à garantir pour la mise en marche des trains spéciaux;

L'abaissement du nombre de billets exigé pour l'obtention des réductions de 40 et de 50 p. c., accordées aux sociétaires se déplaçant en groupe;

La création d'abonnements réseau d'un mois, et d'abonnements réseau d'un an payables par mois.

DEUXIÈME QUESTION.

b) Quelle est, pour le transport des marchandises, la politique envisagée en vue de tarifs spéciaux favorisant pour l'extérieur l'exportation et pour l'intérieur le transport de matériaux destinés à des travaux d'utilité publique pour remédier au chômage.

La Commission désirerait beaucoup être renseignée sur ce qui a été fait à l'étranger, notamment en Allemagne.

RÉPONSE.

La Société Nationale des Chemins de fer belges a accentué sensiblement sa politique de concession de tarifs spéciaux, dans l'intérêt de l'économie générale et spécialement en vue de pallier les effets de la crise, dont le chômage n'est qu'une des multiples manifestations.

En 1932, 52 p. c. du tonnage total ont été transportés aux conditions de tarifs réduits.

L'aire d'application des tarifs créés s'étend à la fois aux produits destinés à l'exécution de travaux à l'intérieur du pays et aux marchandises belges destinées à l'exportation.

meest geschikte plaats te doen stilsthouden.

Op het stuk van tarieven werden onlangs de volgende maatregelen genomen :

Verlaging van het minimum van ontvangst om het inleggen van bijzondere treinen te waarborgen;

Verlaging van het aantal reiskaarten vereischt om 40 en 50 t. h. vermindering toe te staan aan in groep reizende maatschappijleden;

Invoering van netabonnementen voor een maand en van netabonnementen voor een jaar betaalbaar per maand.

TWEEDE VRAAG.

b) Welke politiek wordt voor het goederenvervoer overwogen met het oog op de speciale tarieven tot begunstiging, voor het buitenland, van den uitvoer en, voor het binnenland, van het vervoer der materialen bestemd voor werken van algemeen nut tot bestrijding van de werkloosheid.

De Commissie verlangt ten eerste te worden ingelicht over al wat in het buitenland werd gedaan en namelijk in Duitschland.

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft hare politiek van bijzondere tarieven aanzienlijk verruimd, in het belang van de algemeene economie en vooral om de gevolgen van de crisis te verhelpen, waarvan de werkloosheid een der veelvuldige uitingen is.

In 1932 werd 52 t. h. van de totale tonnemaat tegen verminderd tarief vervoerd.

De toepassing der ingevoerde tarieven wordt zoowel uitgebreid tot de producten, bestemd voor het uitvoeren van werken in het land, als tot Belgische koopwaren voor den uitvoer bestemd.

Des réductions nouvelles ont été consenties récemment en faveur des charbons belges à l'exportation et une tarification réduite sera mise en vigueur prochainement au profit des transports de cokes destinés à la métallurgie belge et luxembourgeoise, ainsi qu'à l'exportation.

* * *

A la connaissance de la Société Nationale, il n'existe ni en Allemagne ni dans les autres pays étrangers voisins du nôtre des ensembles de tarifs destinés à faciliter, durant la crise, le transport des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux d'utilité publique.

On constate dans ces derniers temps, en Allemagne, une tendance à accentuer fortement les tarifs de discrimination en faveur des ports allemands.

TROISIÈME QUESTION.

2. *Electrification.*

a) Quel est le programme adopté pour l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers? Quels sont les délais et les mesures d'exécution?

RÉPONSE.

La voie rapide Bruxelles-Anvers sera électrifiée et l'ancienne voie lente sera réservée aux trains de marchandises et aux trains de voyageurs internationaux. Les quais des stations seront aménagés de façon à permettre l'accès de plain-pied dans les voitures des trains électriques.

L'exploitation sera assurée exclusivement au moyen de trains à automotrices comportant tous quatre voitures: deux motrices encadrant deux remorques.

Chaque rame aura une capacité de 350 places assises; le système de traction adopté est celui du courant continu à la tension de 3,000 volts.

Nieuwe verminderingen werden onlangs toegestaan voor Belgische steenkolen bij den uitvoer en een verlaagde tarifeering wordt eerlang van kracht voor het vervoer van cokes voor de Belgische en de Luxemburgsche metaalnijverheid evenals voor den uitvoer.

* * *

Bij weten van de Nationale Maatschappij bestaat er noch in Duitschland, noch in de overige naburige landen, een stel tarieven tot bevordering, tijdens de crisis, van het vervoer van materialen voor de uitvoering van werken van algemeen nut.

In den jongsten tijd stelt men in Duitschland een neiging vast tot aanzienlijke verscherping van de gunsttarieven voor de Deutsche havens.

DERDE VRAAG.

2. *Electrificatie.*

a) Welk programma werd aangenomen voor de electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen? Wat zijn de termijnen en de uitvoeringsmaatregelen?

ANTWOORD.

Het snelspoor Brussel-Antwerpen wordt geëlectriceerd en het vroeger langzaam spoor blijft voorbehouden aan de goederentreinen en aan de internationale reizigerstreinen. De perons worden derwijze aangelegd dat men gelijkvloers in de rijtuigen van de elektrische treinen zal kunnen plaats nemen.

De exploitatie geschiedt uitsluitend door middel van treinen met motorwagens bestaande uit vier rijtuigen: 2 motorwagens die twee bijwagens insluiten.

Elke trein heeft ruimte voor 350 zittende reizigers; het aangenomen trekstelsel is dit van den gelijkstroom met 3,000 volt spanning.

La Société Nationale envisage la mise en marche, dans chaque sens, de 57 trains par jour, dont 23 avec arrêt à Malines, mais il est possible que ce chiffre soit porté à 74. Aux heures du trafic intense, du matin et du soir, les départs auront lieu à dix minutes d'intervalle.

Le trajet direct se fera en trente minutes. Les trains faisant arrêt à Malines auront un temps de parcours de trente-trois minutes.

Les études en vue de l'exécution des travaux sont, dès maintenant, en cours. Elles sont conduites en collaboration entre les services de la Société Nationale et les firmes belges spécialisées, de façon à permettre la mise en service de la ligne dans les premiers mois de 1935.

Tout le matériel sera construit en Belgique, à l'exception de quelques appareils spéciaux en quantité très limitée.

QUATRIÈME QUESTION.

b) Quelles sont les extensions ultérieures envisagées?

RÉPONSE.

Une délégation du Conseil d'administration de la Société Nationale étudie actuellement l'opportunité de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.

CINQUIÈME QUESTION.

3. *Jonction Nord-Midi.*

La Commission désirerait connaître le résultat des travaux de la Commission spéciale.

RÉPONSE.

La Commission spéciale a décidé, en sa séance du 17 mars 1933, de charger des techniciens de l'État et de la Ville de Bruxelles d'examiner si une réalisation éventuelle des travaux de la Jonction Nord-Midi est possible

De Nationale Maatschappij overweegt het inleggen, in elke richting, van 57 treinen daags waarvan 23 te Mechelen stoppen, doch dit cijfer kan tot 74 worden opgevoerd. Op de spitsuren, 's morgens en 's avonds, vertrekken de treinen om de tien minuten.

De rechtstreeksche rit duurt dertig minuten. De treinen die te Mechelen stoppen doen er drie en dertig minuten over.

De studiën met het oog op de uitvoering van de werken zijn bereids aan den gang. Zij geschieden in samenwerking met de diensten van de Nationale Maatschappij en de gespecialiseerde Belgische firma's, zoodat de lijn in de eerste maanden van 1935 in dienst kan worden gesteld.

Het gansche materiëel wordt in België gebouwd met uitzondering van een zeer beperkte hoeveelheid bijtoestellen.

VIERDE VRAAG.

b) Welke uitbreidingen worden voor later nog overwogen?

ANTWOORD.

Eene afvaardiging van den Beheerraad van de Nationale Maatschappij onderzoekt thans de gepastheid van de electrificatie van de Luxemburg- en Ourthelijnen.

VIJFDE VRAAG.

3. *Noord-Zuidverbinding.*

De Commissie wenscht den uitslag van de werkzaamheden der Bijzondere Commissie te kennen.

ANTWOORD.

In hare vergadering van 17 Maart 1933, heeft de Bijzondere Commissie technici van den Staat en de Stad Brussel gelast na te gaan of een eventuele uitvoering van de Noord-Zuidverbindingswerken mogelijk is mits

en ne recourant qu'à un minimum de travaux en surface, de façon à éviter des chantiers de démolition sur le territoire de la Capitale à l'époque de l'Exposition de Bruxelles 1935. En envisageant l'exécution du travail par étapes, il serait recherché combien de temps serait strictement nécessaire à la réalisation de chacune d'elles. Les études des techniciens seront poursuivies d'urgence en vue de la rédaction d'un rapport à soumettre prochainement à la Commission.

SIXIÈME QUESTION.

4. *Coordination des transports.*

La Commission désirerait connaître le résultat des travaux des différentes Commissions constituées dans ce but ainsi que le programme du Département.

RÉPONSE.

Les travaux des Commissions créées au sein du Conseil supérieur des Transports ont abouti à des résultats intéressants.

C'est ainsi notamment que la sous-commission « Rail-Eau » a élaboré un programme d'amélioration de l'outillage des ports en vue de faciliter les opérations de transbordement entre le chemin de fer et la voie d'eau. L'étude des principes généraux de coordination rail-eau se poursuit par l'examen de la question des tarifs de transport. Les délégués de la voie d'eau ont été chargés de faire rapport à ce sujet.

De son côté, la sous-commission « Rail-Route » présentera incessamment au Conseil supérieur des Transports un rapport sur la concurrence et la collaboration du chemin de fer et de la route. Elle proposera en même temps un ensemble de mesures destinées à réglementer de façon équitable les transports de marchandises par véhicules automobiles.

een minimum bovengrondsche werken, om afbraakwerven te vermijden op het grondgebied der hoofdstad tijdens de Tentoonstelling in 1935. Rekening houdend met de geleidelijke uitvoering der werken, zou worden nagegaan hoeveel tijd er stipt noodig is voor de uitvoering van elk daarvan. De studiën der technici zullen met spoed worden doorgezet met het oog op het opstellen van een verslag eerlang aan de Commissie voor te leggen.

ZESDE VRAAG.

4. *Samenschakeling van het vervoer.*

De Commissie verlangt te weten tot welken uitslag hebben geleid de werkzaamheden der onderscheidene Commissiën met dit doel opgericht alsmede welk het programma van het Departement is.

ANTWOORD.

De werkzaamheden der Commissiën opgericht in den schoot van den Hoogen Raad voor Vervoer hebben tot belangwekkende uitslagen geleid.

Aldus inzonderheid heeft de subcommissie « Spoor-Water » een programma opgesteld voor verbetering der uitrusting van de havens met het oog op de vergemakkelijking van de verrichtingen van overlading tusschen den spoorweg en den waterweg. De studie der algemeene beginselen van samenschakeling spoor-water wordt voortgezet door het onderzoek van het vraagstuk der vervoertarieven. De afgevaardigden van den waterweg werden gelast daarover verslag uit te brengen.

Van haren kant zal de subcommissie « Spoor-Weg » eerlang bij den Hoogen Raad voor Vervoer een verslag indienen over de mededinging en de samenwerking tusschen spoorweg en weg. Zij zal tevens een stel maatregelen voorstellen, die het vervoer van goederen door autovoertuigen billijk moeten regelen.

La Sous-commission des « Containers », après avoir pris connaissance du résultat du concours organisé par l'Office Central de Paris, étudie les possibilités d'adaptation du nouveau mode de transport aux besoins des producteurs belges.

Enfin, la Commission mixte de la Société nationale des Chemins de fer belges et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux poursuit ses efforts à l'effet d'apporter plus d'harmonie dans les principes de tarification des deux réseaux.

Quant au programme du Département en la matière, j'aurai l'occasion de toucher cette question au cours de la discussion de mon budget.

SEPTIÈME QUESTION.

5. *Marine marchande.*

Par suite de la crise subie par cette industrie, plus profonde même, d'après les statistiques, que celle subie dans la plupart des pays étrangers, le Gouvernement envisage-t-il des mesures d'intervention?

RÉPONSE.

Le problème de l'intervention des pouvoirs publics en faveur de la marine marchande a fait l'objet, depuis de nombreuses années, d'études et de projets de la part des organismes compétents. Un projet de loi sur le Crédit maritime a été déposé à la Chambre le 25 juin 1930. Une Commission spéciale l'a examiné; le rapport de M. le député Joris fut déposé sur le bureau de la Chambre le 2 juillet 1931.

Le Parlement n'a pas statué à cet égard.

Depuis lors, la situation s'est empirée; des démarches instantes viennent d'être effectuées pour que des mesures immédiates soient prises. Les suggestions faites sont actuellement à l'examen.

De subcommissie der « Containers », na kennis te hebben genomen van den uitslag van den wedstrijd, ingericht door het « Office Central de Paris », onderzoekt de mogelijkheden van aanpassing van de nieuwe wijze van vervoer aan de noodwendigheden van de Belgische producenten.

Ten slotte, vervolgt de gemengde Commissie : Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen-Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, hare pogingen om meer eenheid te brengen in de beginselen van tarificatie van beide netten.

Wat betreft het programma van het Departement op dit gebied, zal ik de gelegenheid hebben dit vraagstuk te behandelen in den loop der bespreking van mijn begroting.

ZEVENDE VRAAG.

5. *Koopvaardij.*

Naar aanleiding van de crisis in dit bedrijf, die volgens de statistieken nog erger is dan in de meeste vreemde landen, is de Regeering voornemens maatregelen te treffen?

ANTWOORD.

Het vraagstuk der tusschenkomst van de openbare besturen ten bate der koopvaardij is sedert talrijke jaren het voorwerp van studies en ontwerpen vanwege de bevoegde diensten. Een wetsontwerp op het zeevaartkrediet werd op 25 Juni 1930 in de Kamer ingediend. Een bijzondere Commissie heeft het onderzocht; het verslag van den heer Joris werd op 2 Juli 1931 in de Kamer ter tafel gelegd.

Het Parlement heeft daarover nog geen uitspraak gedaan.

Sedertdien is de toestand nog verergerd; dringende stappen werden gedaan opdat er onmiddellijke maatregelen zouden worden getroffen. De voorgestelde wenken worden thans onderzocht.

HUITIÈME QUESTION.

I. Chemins de fer.

a) Lignes desservies et nombre de trains légers existant ou mis en service en 1932.

Extensions envisagées pour 1933.
Appréciation sur ce service.

RÉPONSE.

Lignes sur lesquelles circulent des trains légers et nombre de ces trains (les deux sens réunis).

	Trains.
Hasselt — Asch via Genck	10
Hasselt — Asch via Winterslag . .	6
Verviers—Spa	22
Anvers—Lierre—Aerschot	40
Anvers—Hérenthals—Turnhout . .	12
Louvain — Malines	24
Bruxelles—Termonde	38
Bruxelles - Quartier-Léopold — Ottignies	54
Bruxelles-Nord — Hofstade — Malines.	30
Charleroi (Sud) — Courcelles- Centre — Piéton — Haine-St- Pierre — Manage	20
Charleroi (Sud)—Tamines—Je- meppe-sur-Sambre	28
Charleroi (Ouest)—Fleurus	24
Charleroi (Sud) — Walcourt	14
Mons — Haine-Saint-Pierre	24
Haine-Saint-Pierre—Soignies	14
Courtrai — Renaix	28
Waereghem—Courtrai — Pope- ringhe	16
Tournai — Renaix — Lessines— Enghien	28
Bruges — Courtrai	12
Roulers — Menin	10

ACHTSTE VRAAG.

I. Spoorwegen.

a) Bediende lijnen en aantal lichte treinen bestaande of ingelegd in 1932.

Beoogde uitbreidingen voor 1933.
Beoordeeling van dezen dienst.

ANTWOORD.

Lijnen waarop lichte treinen rijden en aantal dezer treinen (beide richtingen samen).

	Treinen.
Hasselt—Asch via Genck	10
Hasselt—Asch via Winterslag . .	6
Verviers—Spa	22
Antwerpen—Lier—Aarschot	40
Antwerpen—Herenthals— Turnhout.	12
Leuven—Mechelen	24
Brussel—Dendermonde	38
Brussel (L.-W.)—Ottignies. . . .	54
Brussel-Noord—Hofstade— Mechelen.	30
Charleroi (Zuid)—Courcelles- Centre—Piéton—Haine-St- Pierre—Manage	20
Charleroi (Zuid)—Tamines— Jemeppe-sur-Sambre	28
Charleroi (West)—Fleurus	24
Charleroi (Zuid)—Walcourt	14
Bergen—Haine-St-Pierre	24
Haine-St-Pierre—Zinnik	14
Kortrijk—Ronse	28
Waregem—Kortrijk—Pope- ringhe.	16
Doornik—Ronse — Lessen — Edingen.	28
Brugge—Kortrijk	12
Roeselaere—Meenen	10

Lignes sur lesquelles circulent des automotrices et nombre de circulations (les deux sens réunis).

	Parcours d'automotrices.
Gand—Eecloo	12
Gand—Thielt	6
Gand—Tête de Flandre .	8
Liège (Guillemins)—Visé .	18
Liège (Guillemins)—Esneux	16
Liège (Vivegnis)—Verviers	16
Verviers—Spa	16

Lignes sur lesquelles circuleront des trains légers à partir du 3 avril 1933 et nombre de ces trains (les deux sens réunis).

	Trains.
Gand—Renaix	10
Gand—Eecloo—Bruges . .	16
Termonde—Malines . . .	38
Saint-Nicolas (Waes) — Termonde	14
Baulers—Châtelineau via Fleurus	24
Landen—Ciney	24

Lignes sur lesquelles circuleront des trains légers à partir du 15 mai 1933 et nombre de ces trains (les deux sens réunis).

	Trains
Anvers—Esschen	36
Ostende—Cortemarck—Ypres .	18
Bruxelles (Midi)—Soignies . .	15
Bruxelles (Midi)—Nivelles (Est).	10
Bruxelles (Nord)—Alost (Nord).	18
Haine-Saint-Pierre—Manage — Baulers—Ottignies	10
Châtelineau—Châtelet—Florennes (Central)	20
Florennes (Central) — Saint-Lambert—Walcourt	4
Tamines — Lambusart—Courcelles (Centre)	14
Liège—Tongres	20

Lijnen waarop automotrices rijden en aantal ritten (beide richtingen samen).

	Ritten van automotrices.
Gent—Eecloo	12
Gent—Thielt	6
Gent—Vlaamsch Hoofd . . .	8
Luik (Guillemins)—Visé . .	18
Luik (Guillemins)—Esneux .	16
Luik (Vivegnis)—Verviers .	16
Verviers—Spa	16

Lijnen waarop lichte treinen zullen rijden vanaf 3 April 1933 en aantal dezer treinen (beide richtingen samen).

	Treinen.
Gent—Ronse	10
Gent—Eecloo—Brugge . . .	16
Dendermonde—Mechelen . .	38
Sint-Nicolaas (Waas)—Dendermonde	14
Baulers—Châtelineau via Fleurus	24
Landen—Ciney	24

Lijnen waarop lichte treinen zullen rijden vanaf 15 Mei 1933 en aantal dezer treinen (beide richtingen samen).

	Treinen.
Antwerpen—Esschen	36
Oostende—Cortemarck—Yper.	18
Brussel (Zuid)—Zinnik . . .	15
Brussel (Zuid)—Nijvel (Oost).	10
Brussel (Noord)—Aalst (Noord)	18
Haine-Saint-Pierre—Manage — Baulers—Ottignies	10
Châtelineau—Châtelet—Florennes (Central)	20
Florennes (Central)—Saint-Lambert—Walcourt	4
Tamines — Lambusart—Courcelles (Centre)	14
Luik—Tongeren	20

D'ici au 4 septembre 1933, quatorze voitures automotrices remplaceront certains des trains légers en question.

On examine quelles sont les autres lignes du réseau sur lesquelles ce mode d'exploitation pourrait être utilement instauré.

Ce service est très apprécié du public.

NEUVIÈME QUESTION.

Chemins de fer.

b) Le transport des voiturettes des invalides est-il payant ou gratuit?

RÉPONSE.

Les voiturettes des grands mutilés de la guerre (militaires et civils) sont admises au transport gratuit comme bagages.

DIXIÈME QUESTION.

Chemins de fer.

c) *Art. 42b.* Quelle est la cause de la majoration de ce crédit par rapport à 1932?

RÉPONSE.

Les indemnités allouées à la Société Nationale des Chemins de fer belges en vertu des Conventions existantes s'élèvent, en réalité, à 30,100,000 fr. Cette somme se répartit comme suit :

Indemnités en compensation des tarifs spéciaux aux familles nombreuses luxembourgeoises, 100,000 francs;

Indemnités en compensation des tarifs spéciaux aux familles nombreuses belges, 10,000,000 de francs;

Indemnité en compensation de l'application à la Métallurgie luxembourgeoise des tarifs dont bénéficie la métallurgie belge, 20,000,000 de francs.

Ces sommes figurent aux budgets en 1929, 1930 et 1931.

Lors de l'élaboration du projet de

Tegen 4 September 1933, zullen veertien automotrices sommige van bedoelde lichte treinen vervangen.

Men onderzoekt op welke andere lijnen van het net deze wijze van exploitatie nuttig zou kunnen worden ingevoerd.

Deze dienst wordt door het publiek zeer op prijs gesteld.

NEGENDÉ VRAAG.

1. Spoorwegen.

b) Is het vervoer der wagentjes van de invaliden kosteloos of niet?

ANTWOORD.

De wagentjes der groote oorlogs-verminkten (militairen en burgers) worden kosteloos aangenomen voor het vervoer als reisgoed.

TIENDE VRAAG.

1. Spoorwegen.

c) *Art. 42b.* — Welke is de reden der verhooging van dit krediet vergeleken bij 1932?

ANTWOORD.

De tegemoetkomingen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen betaald krachtens de bestaande overeenkomsten bedragen, in werkelijkheid, 30,100,000 frank. Deze som wordt onderverdeeld als volgt :

Vergoeding ter vergelding van de bijzondere tarieven voor de Luxemburgsche talrijke gezinnen : 100,000 fr.;

Vergoeding ter vergelding van de bijzondere tarieven voor de Belgische talrijke gezinnen : 10,000,000 frank;

Vergoeding ter vergelding van de toepassing voor de Luxemburgsche metaalnijverheid van de tarieven die de Belgische metaalnijverheid geniet : 20,000,000 frank.

Deze sommen staan vermeld in de begrotingen van 1929, 1930 en 1931.

Bij het opmaken van het begrotings-

budget de 1932 (en septembre 1931), pour tenir compte des difficultés financières du moment, il fut entendu avec la Société Nationale que, pour 1932, les indemnités en question ne lui resteraient acquises que dans la mesure où elles seraient nécessaires pour combler un mali d'exploitation.

En corrélation avec cet arrangement, les prévisions budgétaires furent réduites de moitié, sauf, en cas de besoin, à les majorer par voie de crédits supplémentaires.

La question fut à nouveau examinée en vue de l'établissement du budget de 1933. Tenant compte du caractère exceptionnel de la crise et du fléchissement du trafic, la Société Nationale a admis, d'après de récentes statistiques, que pour chacune des années 1932 et 1933, il ne lui soit versé qu'un montant global de 20 millions de francs.

Pour parfaire le montant dû pour 1932, le Gouvernement sollicitera des Crédits supplémentaires à concurrence de 4,950,000 francs.

Il n'y a donc pas augmentation par rapport à 1932.

ONZIÈME QUESTION.

II. — Marine.

a) École Supérieure de Navigation maritime à Anvers :

Coût de construction de l'École;
Nombre d'élèves et dépense annuelle par tête.

RÉPONSE.

Le coût de la construction de l'École Supérieure de Navigation, à Anvers, s'élève à fr. 6,670,439-95.

Le nombre d'élèves ayant fréquenté l'école au cours de l'année 1932 est de 211.

En se basant sur les résultats de l'exercice 1932, la dépense annuelle par tête s'établit à 15,789 francs.

Grâce aux économies réalisées par l'installation de l'école et de l'internat

ontwerp van 1932 (in September 1931), om rekening te houden met de financieele moeilijkheden van het oogenblik, was overeengekomen met de Nationale Maatschappij dat, voor 1932, de bedoelde vergoedingen haar maar zouden verworven blijven binnen de mate waarin zij zouden nodig zijn om het exploitatietekort te dekken.

In aansluiting met deze overeenkomst, werden de begrootingsvooruitzichten met de helft verminderd, mits ze desnoods bij wijze van aanvullende kredieten te verhoogen.

De kwestie werd opnieuw onderzocht voor het opmaken van de begroting van 1933. Gelet op het buitengewoon karakter van de crisis en de vermindering van het verkeer, heeft de Nationale Maatschappij, volgens jonge statistieken, aangenomen dat haar voor elk der jaren 1932 en 1933 een totaal bedrag van 20,000,000 frank zou gestort worden.

Om het bedrag voor 1932 verschuldigd te volmaken, vraagt de Regeering aanvullende kredieten ten beloope van 4,950,000 frank.

Er is dus geen verhooging vergeleken met 1932.

ELFDE VRAAG.

II. — Zeewezen.

a) Zeevaart-hoogeschool te Antwerpen :

Bouwkosten van de School;
Aantal leerlingen en jaarlijksche uitgave per hoofd.

ANTWOORD.

De bouwkosten van de Zeevaart-hoogeschool te Antwerpen bedragen fr. 6,670,439-95.

Het aantal leerlingen die de School hebben bijgewoond in den loop van 1932 bedraagt 211.

Volgens de uitslagen van het dienstjaar 1932, bedraagt de jaarlijksche uitgave per hoofd 15,789 frank.

Dank zij de bezuinigingen door de instelling van de School en van het

dans le nouveau bâtiment et par le remplacement du navire-école « l'Avenir » par le « Mercator », la dépense annuelle par élève tombera pour l'exercice 1933 à 11,279 francs.

DOUZIÈME QUESTION.

2. *Marine.*

b) 1^o Ecole de Marine de l'Etat, à Ostende.

Coût du nouveau bâtiment-école.

2^o Nombre d'élèves et dépenses annuelle par tête.

Quelles sont les raisons qui ont fait adopter le système mixte du voilier doté d'un puissant moteur auxiliaire?

Le bâtiment présente-t-il les conditions de sécurité requises?

RÉPONSE.

1^o Le coût du nouveau bâtiment de l'Ecole de Marine, à Ostende, s'élève à fr. 1,740,558-80.

L'Ecole est installée pour recevoir cent élèves internes dans les divisions inférieure et moyenne; treize élèves ont, d'autre part, fréquenté la division supérieure au cours de l'année 1932.

En se basant sur les résultats de l'exercice 1932, la dépense annuelle par tête s'établit à 5,179 francs.

2^o La voile est généralement reconnue nécessaire à la formation du marin; mais on lui adjoint, en général, un moteur auxiliaire, pour faciliter l'exploitation. Seul le moteur permet d'imposer aux croisières une durée précise, de les incorporer dans un système d'éducation rationnel. *L'Avenir*, qui n'avait pas de moteur, a perdu un mois à l'entrée de la Manche, lors de son dernier voyage, les vents étant contraires.

La puissance du moteur est un élément de la sécurité à proximité des côtes. Elle est de 500 chevaux et

internaat in het nieuwe gebouw verwezenlijkt, en door de vervanging van het schoolschip « L'Avenir » door de « Mercator », zal de jaarlijksche uitgave per leerling voor het jaar 1933 vallen op 11,279 frank.

TWAALFDE VRAAG.

2. *Zeewezen.*

b) 1. Marineschool van den Staat te Oostende;

Kosten van het nieuwe schoolschip.

2. Aantal leerlingen en jaarlijksche uitgave per hoofd.

Welke zijn de redenen die het gemengd stelsel hebben doen aannemen van het zeilschip voorzien van een sterken hulp-motor?

Biedt het schip de vereischte veiligheidsvoorwaarden?

ANTWOORD.

1. De kosten van het nieuwe schip der Marineschool te Oostende bedragen fr. 1,740,558-80.

De School is ingericht om honderd inwonende leerlingen te ontvangen in de lagere en middelbare afdeelingen; dertien leerlingen hebben bovendien de hogere afdeeling gevolgd in den loop van het jaar 1932.

Volgens de uitslagen van het dienstjaar 1932, bedraagt de jaarlijksche uitgave per hoofd 5,179 frank.

2. Het zeil wordt doorgaans noodig geoordeeld voor de opleiding van den zeeman; doch men voegt er doorgaans een hulp-motor aan toe om de exploitatie te vergemakkelijken. Alleen de motor laat toe aan de omvaarten een juist en duur op te leggen, en ze in te schakelen in een rationeel opvoedingsstelsel. De « Avenir », die geen motor had, heeft bij haar laatste reis een maand vertraging geleden wegens tegenwinden, bij den ingang van het Kanaal.

De kracht van den motor is een element van veiligheid in de nabijheid van de kust. Zij bedraagt 500 paarden-

choisie de façon que l'aide d'un remorqueur ne soit pas nécessaire.

Le navire présente les conditions de sécurité requises.

TREIZIÈME QUESTION.

2. *Marine.*

c) Un programme n'est-il pas envisagé pour réduire le déficit du service des malles Ostende-Douvres?

RÉPONSE.

L'Administration de la Marine s'efforce d'augmenter le rendement de l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres en améliorant le matériel navigant, l'outillage, les installations, ainsi qu'en adoptant des méthodes industrielles d'exploitation.

Le programme d'amélioration qu'elle s'est tracé est réalisé au fur et à mesure des possibilités.

Pour réduire immédiatement le déficit de ce service, deux moyens se présentent :

a) Réduire notablement les dépenses d'exploitation, en supprimant un certain nombre de départs. Mais, d'une part, l'Administration est liée par des engagements internationaux et, d'autre part, elle doit se défendre contre la concurrence des autres services transmanches, sinon elle risque de compromettre l'existence de la ligne dont l'importance est énorme tant pour l'industrie hôtelière du littoral que pour nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne. Il ne lui reste donc comme moyen immédiat de réduire les dépenses d'exploitation que de veiller à la plus stricte économie.

C'est ce qu'elle fait.

b) Augmenter les recettes. L'Administration de la Marine fait les plus grands efforts pour les accroître. Elle a mis sur pied pour 1933 un pro-

gramme et a décidé de choisir la voie la plus sûre et la plus économique. Elle a décidé de ne pas recourir à la force et de ne pas recourir à la puissance de la force et de ne pas recourir à la puissance de la force.

Het schip biedt de vereischte voorwaarden van veiligheid.

DERTIENDE VRAAG.

2. *Zeewezen.*

c) Wordt er geen programma in aanmerking genomen om het tekort van den dienst der maalbooten Oostende-Dover te verminderen?

ANTWOORD.

Het Beheer van Zeewezen tracht de rendeeing van de exploitatie der lijn Oostende-Dover te verhoogen met het scheepvaartmaterieel, de uitrusting, de installaties te verbeteren, alsook met nijverheidsmethodes van exploitatie aan te nemen.

Het programma van verbetering dat het Beheer heeft opgemaakt wordt uitgevoerd naar gelang van de mogelijkheden.

Om onmiddellijk het tekort van dezen dienst te verminderen, liggen er twee middelen voor de hand :

a) De exploitatieuitgaven merklijk inkrimpen met een zeker aantal afvaarten af te schaffen. Maar eensdeels is het beheer gebonden door internationale verbintenissen en, anderdeels, moet het zich verdedigen tegen de mededinging van de overige overzetsdiensten van het kanaal; zooniet dreigt het het bestaan in gevaar te brengen van de lijn, die van groot belang is zoowel voor het hotelbedrijf van de kust als voor onze handelsbetrekkingen met Groot-Brittannië. Als onmiddellijk middel om de exploitatie-uitgaven te verminderen, blijft er dus alleen over te waken voor de strengste zuinigheid.

Dat wordt dan ook gedaan door het Beheer.

b) De ontvangsten verhoogen. Het Beheer van Zeewezen doet de grootste inspanningen om ze te doen stijgen. Voor 1933 heeft het een uit-

gramme amplifié d'excursions maritimes; elle a intensifié sa publicité en Angleterre surtout; elle s'efforce de maintenir l'importance de son trafic « marchandises » en recherchant des débouchés nouveaux. Mais elle ne peut songer à des augmentations de tarifs qui, dans la situation actuelle, ne manqueraient pas de provoquer la désertion de la clientèle de la ligne.

Comme remarque générale, il y a lieu de noter que toutes les lignes de navigation transmanche travaillent actuellement à perte.

QUATORZIÈME QUESTION.

3. *Aéronautique.*

Total des subventions accordées par le Gouvernement à la « Sabena » depuis son existence et le détail par année.

RÉPONSE.

Les modalités de l'intervention financière de l'État en faveur de la « Sabena Europe » sont réglées par les dispositions de l'article 33 des statuts de la société. Ces statuts, approuvés, dans leur forme initiale, par la loi du 23 mai 1923, ont été successivement modifiés par l'arrêté royal du 13 octobre 1926 et par les lois des 16 août 1927 et 25 mai 1929.

Les subventions accordées pour les exploitations d'Europe pendant les années 1923 à 1928 s'établissent comme suit :

Année 1923	. . . fr.	1,637,252 85
— 1924	. . .	3,048,253 06
— 1925	. . .	3,100,000 »
— 1926	. . .	3,096,489 80
— 1927	. . .	3,850,000 »
— 1928	. . .	6,287,081 25

Sous le régime des statuts actuels, modifiés en dernier lieu par la loi du 25 mai 1929, l'assistance financière de l'État a été fixée pour les exercices sociaux 1929 à 1937 à un subsi-

debreid programma van zeereisjes op-gemaakt; de publiciteit werd versterkt, vooral in Engeland; het Beheer tracht den omvang van het goederenverkeer te handhaven met nieuwe afzetgebieden op te sporen. Maar er kan niet gedacht worden aan tarievenverhogingen die, in den huidige toestand, niet zouden nalaten de cliënteel van de lijn af te wenden.

Als algemeene opmerking dient er aangestipt dat al de zeevaartlijnen over het kanaal thans met verlies werken.

VEERTIENDE VRAAG.

3. *Luchtvaart.*

Totaal der toelagen door de Regering aan de « Sabena » toegekend sedert haar bestaan met omstandige opgave per jaar.

ANTWOORD.

De modaliteiten van de geldelijke tusschenkomst van den Staat ten bate van de « Sabena Europe » worden geregeld bij de bepalingen van artikel 33 der statuten van de Vennootschap. Deze statuten in hunnen oorspronkelijken vorm goedgekeurd bij de wet van 23 Mei 1923, werden achtereenvolgens gewijzigd bij Koninklijk besluit van 13 October 1926 en bij de wetten van 16 Augustus 1927 en 25 Mei 1929.

De toelagen toegekend voor de exploitatie in Europa gedurende de jaren 1923 tot 1928 zijn de volgende :

Jaar 1923	. . . fr.	1,637,252 85
— 1924	. . .	3,048,253 06
— 1925	. . .	3,100,000 »
— 1926	. . .	3,096,489 80
— 1927	. . .	3,850,000 »
— 1928	. . .	6,287,081 25

Onder het stelsel der tegenwoordige statuten, voor het laatst gewijzigd bij de wet van 25 Mei 1929, werd de geldelijke hulp van den Staat voor de boekjaren 1929 tot 1937 bepaald

global maximum de 234 millions de francs.

Avant le mois de novembre de chaque année et pour l'exercice suivant, le Ministre fixe sur la base du programme d'exploitation diurne et nocturne proposé par la Société et approuvé par lui, le subside total accordé par l'État pour cet exercice en fonction de la T. KM. mise à la disposition des chargeurs.

Les programmes annuels et les subsides annuels alloués par T. KM., ne peuvent être modifiés au cours d'un exercice social qu'en cas de circonstances exceptionnelles et par arrêté du Ministre.

En fin d'exercice, on procède à un redressement. Des sommes qui auront été versées par l'État en excédent sur celles dues pour les T. KM. réellement mises à la disposition des chargeurs, on déduit une rémunération de 6 p. c. l'an de la partie du capital investi dans les exploitations d'Europe. Jusqu'en 1932 inclusivement, le solde est considéré comme versé à valoir sur le subside accordé pour l'exercice suivant.

Les subventions accordées suivant ces modalités pour les années 1929 à 1932 inclusivement, s'établissent comme suit :

op een globale maximum toelage van 234 miljoen frank.

Vóór de maand November van elk jaar en voor het volgende boekjaar, bepaalt de Minister, op grond van het programma voor dag- en nachtoplossing door de Vennootschap voorgesteld en door hem goedgekeurd, de totale toelage door den Staat voor dit dienstjaar verleend volgens de KM. T. ter beschikking van de bevrachters gesteld.

De jaarlijksche programmas en de toelage per KM. T. toegekend mogen niet worden gewijzigd in den loop van een boekjaar behoudens in uitzonderlijke omstandigheden en bij ministerieel besluit.

Op het einde van het dienstjaar wordt overgegaan tot een bijwerking. Bedragen die door den Staat te veel werden gestort op die verschuldigd voor de KM. T. werkelijk ter beschikking der bevrachters gesteld, worden verminderd met een bezoldiging van 6 t. h. per jaar van het deel van het kapitaal belegd in de exploitaties in Europa. Tot en met 1932, wordt het saldo beschouwd als gestort te gelden op de toelage verleend voor het volgende dienstjaar.

De toelagen volgens deze modaliteiten verleend voor de jaren 1929 tot en met 1932, zijn de volgende :

	Prévision budgétaire. — <i>Raming.</i>	Subside total suivant Arrêté ministériel. — <i>Totale toelage volgens Ministerieel Besluit.</i>	Subside revenant à la Société après redressement statutaire. — <i>Toelage die aan de Vennoot- schap toekomt na afrekening.</i>
1929	16,600,000	16,000,000 »	14,743,354 11
1930	26,460,000	23,313,480 »	22,873,998 03
1931	29,480,000	28,362,480 »	24,494,249 86
1932	21,570,000	16,550,793 60	—

Pour l'exercice 1932, une somme de fr. 2,769,551-76 comprise dans le chiffre de fr. 16,550,793-60, somme relative aux frais de renouvellement des appareils, a été versée au budget

Voor het dienstjaar 1932, werd op de begrooting voor order een bedrag van fr. 2,769,551-76 gestort, vervat in het cijfer van fr. 16,550,793-60 voor kosten van hernieuwing der toe-

pour ordre; par ailleurs, il est à remarquer que le redressement de fin d'année ne pourra être opéré qu'après approbation du bilan par l'assemblée générale des actionnaires.

Dans la situation actuelle, le total des subventions accordées par l'État à la « Sabena Europe » depuis l'origine s'élève donc à fr. 99,681,472-56.

QUINZIÈME QUESTION.

Combien le Gouvernement a-t-il dépensé pour les différents champs d'aviation en Belgique?

RÉPONSE.

stellen; bovendien valt op te merken dat de afrekening ap het einde van het jaarslechts kan geschieden nagoedkeuring van de balans door de algemeene vergadering der aandeelhouders.

In den tegenwoordigen toestand bedraagt het totaal der toelagen door den Staat aan « Sabena Europe » sedert haar ontstaan toegekend fr. 99,681,472-56.

VIJFTIENDE VRAAG.

Hoeveel heeft de Regeering uitgegeven voor de verschillende vliegvelden in België?

ANTWOORD.

Dépenses. — Uitgaven.

AÉRODROMES. — Vliegvelden.	PÉRIODES : La 1 ^{re} année est celle de la création de l'aérodrome. — TIJDPERKEN : Het eerste jaar is dit van den aanleg van het vliegveld.	Installation Entretien. — Inrichting onderhoud.	Personnel. — Personeel.
Bruxelles	1920-1931	21,551,823 02 (1)	6,666,600 »
Brussel			
Anvers	1920-1931	28,487,043 19	1,238,273 »
Antwerpen			
Ostende	1920-1931	3,060,110 94	2,027,733 »
Oostende			
Saint-Hubert	1925-1931	850,826 80	95,064 »
Saint-Hubert			
Liège	1929-1931	3,273,913 84 (2)	125,619 »
Luik			
Zoute	1930-1931	953,245 15 (*)	(*) Compris dans les chiffres de dépenses d'Ostende qui fournit le personnel au Zoute en période d'exploit- ation
Zoute			(*) Vervat in de cijfers van uitgaven van Oostende dat aan de Zoute het personeel in tijd van exploitatie le- vert.

(1) Les terrains sont la propriété du Ministère de la Défense Nationale.

(2) Jusqu'à présent, l'Administration n'a pas encore payé à la Ville de Liège, l'intérêt annuel de 5.5 p. c. sur les sommes effectivement déboursées pour l'acquisition des terrains. Malgré qu'il en ait été pris possession, la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique n'est pas terminée et la valeur des terrains n'est donc pas encore fixée définitivement.

(1) De grond behoort aan het Ministerie van Landsverdediging.

(2) Tot nog toe, heeft het Bestuur aan de stad Luik de jaarlijksche rente van 5.5 t. h. op de voor de aanwerving van den grond voorgeschoten som nog niet betaald. Ofschoon het reeds bezit heeft genomen, is de rechtsvordering voor onteigening te algemeenen nutte nog niet beëindigd en werd de waarde van den grond nog niet definitief vastgesteld.

Il y a lieu d'ajouter à ces chiffres les dépenses de l'année 1932 non encore clôturée. Les chiffres approximatifs de ces dépenses sont indiqués ci-après. Ils ne pourront être fixés de manière définitive qu'à la clôture de l'exercice, c'est-à-dire fin octobre 1933.

ANNÉE 1932.

Bij deze cijfers moeten de uitgaven worden gevoegd van het jaar 1932 dat nog niet afgesloten is. De benaderende cijfers dezer uitgaven zijn hieronder aangegeven. Zij kunnen pas voorgoed worden vastgesteld na afsluiting van het dienstjaar en wel einde October 1933.

JAAR 1932.

Dépenses. — Uitgaven.

AÉRODROMES. — <i>Vliegvelden.</i>	Installation Entretien. — <i>Inrichting Onderhoud.</i>	Personnel. — <i>Personeel.</i>
Bruxelles — <i>Brussel</i>	1,058,506 50	1,177,859 50
Anvers — <i>Antwerpen</i>	171,652 »	435,950 50
Ostende — <i>Oostende</i>	292,648 95	361,131 90
Saint-Hubert — <i>Saint-Hubert</i> . .	44,672 90	14,679 50
Liège — <i>Luik</i>	201,699 10	74,200 »
Zoute — <i>Zoute</i>	65,130 90	(*) Compris dans les chiffres de dépenses d'Ostende qui fournit le personnel au Zoute en période d'exploitation. — (*) Vervat in de cijfers van uitgaven van Oostende dat aan de Zoute het personeel in tijd van exploitatie levert.

SEIZIÈME QUESTION.

a) Coût de construction de la gare de Deurne.

Dépense annuelle. Nombre de voyageurs.

RÉPONSE.

L'aéroport d'Anvers-Deurne comporte :

L'aérogare proprement dite;
Deux hangars-abris pour avions;
Un champ d'atterrissage de 65 hectares;

ZESTIENDE VRAAG.

a) Bouwkosten van het station te Deurne. Jaarlijksche uitgave. — Aantal reizigers.

ANTWOORD.

De vlieghaven te Antwerpen-Deurne omvat :

Het eigenlijke vliegstation;
Twee loodsen voor vliegtuigen;
Een landingsveld van 65 hectaren;

Une aire d'embarquement de 7,468 m².

Le tout équipé pour satisfaire à une exploitation rationnelle des transports par air et conçu de façon à faire face aux besoins d'avenir.

La réalisation de cette œuvre, dont l'origine remonte à 1920, peut se décomposer en deux stades, savoir : les travaux effectués avant novembre 1929, ceux réalisés depuis cette date.

A. — *Travaux effectués avant novembre 1929.*

- 1° Achat et aménagement du terrain;
- 2° Construction d'un hangar de 44^m00 × 22^m00 × 5^m00 (hauteur libre);
- 3° Installations provisoires et matériel nécessaire à l'exploitation.

Coût total : 6,324,000 francs.

B. — *Travaux effectués depuis novembre 1929.*

1° Aérogare proprement dite, comprenant : locaux pour services de l'Etat (aéronautique, météorologie, police, douanes), sociétés de transport, club de tourisme, hôtel-café-restaurant, hall pour public, centrale électrique, centrale de chauffage, etc. ;

2° Un hangar de 55^m00 × 25^m00 × 9^m00 (hauteur libre), avec ateliers, magasins, pont roulant, etc. ;

3° Une aire d'embarquement;

4° Voirie et égouts;

5° Balisage des installations;

6° Equipement nécessaire aux installations (électricité, téléphone, mobilier, eau, chauffage, éclairage, etc.).

Coût total : 21,831,000 francs.

La réalisation de l'aéroport d'Anvers se chiffre donc au total de 28,155,000 fr.

* * *

Een inschepingsveld van 7,468 vierkante meter.

Alles uitgerust om te voldoen aan een rationeele exploitatie van het luchtvervoer en aan de eischen van de toekomst.

De verwezenlijking van dit werk, dat in 1920 werd aangevangen, kan in twee perioden worden ingedeeld : de werken vóór November 1929 en deze daarna uitgevoerd.

A. — *Werken uitgevoerd vóór November 1929 :*

- 1° Aankoop en aanleg van het veld;
- 2° Bouwen van een loods 44^m00 × 22^m00 × 5^m00 (hoogte vrij);
- 3° Voorloopige installaties en materieel noodig voor de uitrusting.

Totale kosten : 6,324,000 frank.

B. — *Werken uitgevoerd sedert November 1929 :*

1° Eigenlijk vliegstation, met : lokalen voor de Staatsdiensten (luchtvaart, weerkundige dienst, politie, douane), vervoermaatschappijen, toerisme-club, hotel-koffiehuis-eethuis, hall voor het publiek, elektrische centrale, verwarmingscentrale, enz;

2° Een loods van 55 m. × 25 m. × 9^m00 (hoogte vrij), met werkhuizen, magazijnen, rolbrug, enz.;

3° Inschepingsveld;

4° Wegen en riolen;

5° Bebakening van de installaties;

6° Uitrusting van de installaties (electriciteit, telefoon, bemeubilering, water, verwarming, verlichting, enz.).

Totale kosten : 21,831,000 frank.

Het aanleggen van de vlieghaven te Antwerpen kost dus in het totaal : 28 millioen 155,000 frank.

* * *

Dépenses annuelles comportant entretien, matières et matériel nécessaires au fonctionnement des installations :

En 1930 : 50,000 francs;
En 1931 : 200,000 francs;
En 1932 : 140,000 francs.

* * *

Les recettes en 1932 se sont élevées à fr. 171,823-27.

Pour 1933, il est prévu une recette de 190,000 à 200,000 francs.

* * *

Nombre de voyageurs ayant utilisé l'aéroport d'Anvers :

En 1930 : 6,991;
En 1931 : 5,992;
En 1932 : 3,897.

Dépenses annuelles représentant les traitements et salaires du personnel (chef d'aérogare, employés chargés des services de contrôle et de sécurité, météorologie, exploitation; personnel ouvrier chargé de l'entretien de la plaine et des bâtiments, du dépannage des avions, du gardiennage des installations la nuit, etc.).

En 1930 :

Employés (1) . . fr.	119,487 40
Ouvriers	184,566 10
Total, fr.	304,053 50

En 1931 :

Employés (1) . . fr.	183,932 20
Ouvriers	236,630 »
Total, fr.	420,562 20

(1) Dans ces traitements sont compris ceux du personnel utilisé pour faire face au trafic d'été dans d'autres aérodromes.

Jaarlijksche uitgaven voor onderhoud, grondstoffen en materieel noodig voor het werken der installaties :

In 1930 : 50,000 frank;
In 1931 : 200,000 frank.
In 1932 : 140,000 frank.

* * *

In 1932 bedroegen de ontvangsten : fr. 171,823-27;

Voor 1933 worden 190,000 frank tot 200,000 frank ontvangsten voorzien.

* * *

Aantal reizigers die langs de vlieghaven te Antwerpen reisden :

In 1930 : 6,991.
In 1931 : 5,992.
In 1932 : 3,897.

Jaarlijksche uitgaven vertegenwoordigende de wedden en loonen van het personeel (overste van het vliegstation, bedienden belast met de diensten van controle en veiligheid, weerkundige dienst, exploitatie; arbeiderspersoneel belast met het onderhoud van het plein en van de gebouwen, met het herstellen der vliegtuigen en met het bewaken der installaties bij nacht, enz.) :

In 1930 :

Bedienden (1) . . fr.	119,487 40
Arbeiders	184,566 10
Totaal, fr.	304,053 50

In 1931 :

Bedienden (1) . . fr.	183,932 20
Arbeiders	236,630 »
Totaal, fr.	420,562 20

(1) In deze wedden zijn begrepen die van het personeel gebezigd om het hoofd te bieden aan het zomer- verkeer op andere vliegvelden.

En 1932 :

Employés (1) . . . fr.	201,761 10
Ouvriers	234,189 60
Total, fr.	435,950 70

Il est à prévoir qu'en 1933 les dépenses seront réduites respectivement à 134,000 francs pour le personnel employé et à 200,000 francs pour le personnel ouvrier, la dépense totale se chiffrant à 334,000 francs environ.

DIX SEPTIÈME QUESTION

b) ART. 80. — Le crédit demandé peut-il être considéré comme intervention totale?

Quel est le programme des économies envisagées?

RÉPONSE.

Le crédit demandé ne peut pas être considéré comme représentant l'intervention totale de l'État dans le déficit de la « Sabena ».

La prévision du déficit de 1933 est de 16,640,000 francs.

En 1932, les sommes dues à la Société se sont élevées à 16,794,041 fr. Elles étaient en diminution sensible sur celles qui avaient été prévues pour cet exercice.

Ces sommes comportent, tant pour 1932 que pour 1933, et pour un montant de plusieurs millions (5 à 6 en 1933), des versements à faire par la « Sabena » à son fonds de renouvellement.

Afin d'éviter au Trésor un décaissement massif, il est envisagé de verser au Budget pour ordre les sommes dues à la « Sabena » au titre de renouvellement.

(1) Dans ces traitements sont compris ceux du personnel utilisé pour faire face au trafic d'été dans d'autres aérodromes.

In 1932 :

Bedienden (1) . . . fr.	201,761 10
Arbeiders	234,189 60
Totaal, fr.	435,950 70

Er valt te voorzien dat in 1933 de uitgaven respectievelijk zullen verminderd worden met 134,000 frank voor het bedienden-personeel en met 200,000 frank voor het arbeiderspersoneel, terwijl de globale uitgave ongeveer 334,000 frank zal bedragen.

ZEVENTIENDE VRAAG.

b) ART. 80. — Mag het gevraagde krediet beschouwd worden als totale tussenkomst?

Welk programma van besparingen wordt voorzien?

ANTWOORD.

Het gevraagd krediet mag niet beschouwd worden als de totale tussenkomst van den Staat in het tekort van de « Sabena ».

Voor 1933 wordt een tekort voorzien van 16,640,000 frank.

In 1932 bedroegen de sommen verschuldigd aan de Maatschappij 16 miljoen 794,041 frank. Dit was belangrijk lager dan de vooruitzichten voor dit dienstjaar.

Deze sommen begrijpen, zoowel voor 1932 als voor 1933, een bedrag van verscheidene miljoenen (5 tot 6 miljoen in 1933) als stortingen door de « Sabena » te doen voor haar vernieuwingsfonds.

Ten einde een massieve uitgave voor de Thesaurie te voorkomen, neemt men zich voor aan de Begroting voor order de sommen te storten die aan de « Sabena » verschuldigd zijn ten titel van vernieuwing.

(1) In deze wedden zijn begrepen die van het personeel gebezigd om het hoofd te bieden aan het zomer-verkeer op andere vliegvelden.

Les allocations nécessaires à cette fin seront, le cas échéant, sollicitées par la voie des crédits supplémentaires.

Les économies réalisées par rapport à 1932, abstraction faite du montant des renouvellements, sont de l'ordre de 2,350,000 francs. Elles proviennent notamment d'un ensemble de mesures de compression des dépenses de la Société, ainsi que de l'amélioration du rendement technique des exploitations.

De daartoe noodige toelagen zullen desgevallend onder vorm van aanvullende kredieten worden aangevraagd.

De besparingen tegenover 1932, afgezien van het bedrag der vernieuwingen, belopen 2,350,000 frank. Zij vloeien namelijk voort uit een reeks maatregelen van inkrumping van de uitgaven der Maatschappij, evenals uit de verbetering van de technische rendeeing der exploitatiediensten.

ANNEXE II.

PIEUX FRANKI -- LIÉGE

QUARTIER DE LA PUTTERIE,

I. — DEVIS DESCRIPTIF

des matériaux entrant dans la construction des nouveaux bâtiments,
de la halte centrale et de la partie du pertuis de la Jonction, comprise
entre la rue du Cardinal Mercier et la rue de la Madeleine.

§ 1^{er}. — *Travaux de terrassement, de maçonnerie, béton armé, hourdis, enduits, dallages, revêtements, sculptures, ornements, canalisations.*

1. Palplanches métalliques	1,100 tonnes.
2. Ciments et chaux	48,000 —
3. Pierraillies de carrières ou gravier.	80,000 mètres cubes.
4. Poussier de carrières ou sable rude	40,000 —
5. Sable fin pour mortier et enduits	38,000 —
6. Aciers ronds pour béton	9,000 tonnes.
7. Briques	27,000,000 pièces.
8. Bourre pour enduits	120 tonnes.
9. Pavements ou linos	154,000 mètres carrés.
10. Revêtement des façades	68,000 —
11. Carreaux céramiques	40,000 —
12. Carreaux en faïence.	37,000 —
13. Granito	11,000 —
14. Marbre en feuilles	3,700 —
15. Pierres de taille	7,000 mètres cubes.

Pour mémoire : sculptures, ornements, canalisations, égouts.

§ 2. — *Travaux de couverture, zinguerie et plomberie de la couverture, terrasses.*

1. Couvertures étanches	31,000 mètres carrés.
2. Bitume	62 tonnes.
3. Zinguerie :	
a) Zinc en feuilles	4,700 mètres carrés.
b) Tuyaux en zinc	4,000 mètres courants

§ 3. — *Travaux de charpente en fer, serrurerie et quincaillerie.*

1. Charpente en fer	12,000 tonnes
2. Fer forgé.	200 —
3. Volets mécaniques	1,700 mètres carrés
4. Portes blindées.	50 —
5. Fenêtres métalliques	12,500 —

Pour mémoire : Escaliers, rampes, serrurerie, ferronnerie, quincaillerie.

§ 4. — *Travaux de charpente en bois, escaliers, parquets, menuiserie, ébénisterie.*

1. Bois de coffrage et échafaudages	7,000 mètres cubes
2. Portes	16,000 mètres carrés;
3. Châssis de fenêtres	14,000 —
4. Escaliers	2,000 marches;
5. Plinthes	83,000 mètres courants;
6. Cloisons	2,000 mètres carrés;

Pour mémoire : Volets et persiennes, armoires, installation des magasins, ameublements, décorations, parquets, ébénisterie.

§ 5. — *Travaux de peinture, vitrerie, miroiterie et vitraux.*

1. Peintures	600,000 mètres carrés;
2. Vitreries :	
a) glaces	19,000 —
b) verre ordinaire	16,000 —

Pour mémoire : Papiers d'apprêt et de tenture, spécialités, tapis, verre-dalles vitraux.

§ 6. — *Travaux de marbrerie, chauffage, distribution d'eau chaude.*

1. Cheminée en marbre	350 pièces;
2. Cheminées (boisseries).	2,500 mètres;
3. Chauffage central : Radiateurs	9,000 pièces.

Pour mémoire : appareils divers, fourneaux, poêles, foyer central, dallages et revêtements, distributions.

§ 7. — *Plomberie d'eau et canalisations de gaz, faïences, éclairage électrique, sonneries, acoustique, téléphones, ascenseurs, monte-charges, paratonnerres, nettoyage par le vide.*

1. Appareils sanitaires :

Eviers en faïence	600 pièces.
Water-closets en faïence	1,300 pièces.
Urinoirs en faïence	700 —
Salles de bain complètes	200 —
Tuyauteries en cuivre	65 tonnes.
Tuyaux en grès	2,000 mètres.
2. Points lumineux	25,000 pièces.
3. Ascenseurs (en moyenne de 25 mètres de hauteur).	100 pièces.

Pour mémoire. — Pour les eaux : alimentation et vidange. Pour le gaz : alimentation et fourniture d'appareils. Installation et appareillage électrique : éclairage, sonneries, téléphones, ascenseurs, monte-charges et monte-plats, paratonnerres, nettoyage par le vide.

II. DEVIS DESCRIPTIF

des matériaux entrant dans l'exécution du puits de la Jonction Nord-Midi entre la rue des Plantes et la rue des Brigittines, à l'exception de la partie comprise entre la rue du Cardinal Mercier et la rue de la Madeleine.

N ^o .	DÉSIGNATION.	QUANTITÉS.
1.	Palplanches métalliques	3,500 tonnes.
2.	Pierrailles de carrières pour béton ou gravier.	125,000 mètres cubes.
3.	Poussière de carrière pour béton ou sable rude.	60,000 —
4.	Ciment pour béton	50,000 tonnes.
5.	Aciers ronds pour béton	18,000 —
6.	Charpentes métalliques et fers divers	1,000 —
7.	Pavés	4,000 mètres carrés.
8.	Asphalte	2,000 —
9.	Chape de couverture	35,000 —
10.	Couche d'étanchéité	55,000 —
11.	Plaques en terre cuite anti-acide	46,000 —
12.	Briques	200,000 pièces.
13.	Tuiles	15,000 —
14.	Tuyaux en grès	500 mètres courants.
15.	Caniveaux en grès	100 —
16.	Tuyaux en béton	4,500 —
17.	Tuyaux de descente.	400 —
18.	Zinc	200 mètres carrés.
19.	Carrelages	2,000 —
20.	Châssis vitrés.	800 —
21.	Portes	80 —
22.	Bois (charpente des ponts provisoires)	1,900 mètres cubes.
23.	Coffrages et étaçonnage divers	10,000 —
24.	Tuyauteries à eau	1,300 mètres courants.
25.	Tuyauteries à gaz	1,200 —
26.	Câbles téléphoniques	400 —
27.	Câbles électriques	250 —
28.	Nouvelles voies tramways	500 —